Michel Reddé

Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain

Rome : Ecole française de Rome, 1986. 776 p. (Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome, 260)

BIBLIOTHÈQUE DES ÉCOLES FRANÇAISES D'ATHÈNES ET DE ROME
Fascicule deux cent soixantième

MARE NOSTRUM

LES INFRASTRUCTURES, LE DISPOSITIF ET L'HISTOIRE DE LA MARINE MILITAIRE SOUS L'EMPIRE ROMAIN

PAR

Michel REDDÉ

ÉCOLE FRANÇAISE DE ROME
PALAIS FARNÈSE
1986

ISBN 2-7283-0114-X

Diffusion en France :

DIFFUSION DE BOCCARD
11 RUE DE MÉDICIS
75006 PARIS

Diffusion en Italie :

«L'ERMA» DI BRETSCHNEIDER
VIA CASSIODORO, 19
00193 ROMA

SCUOLA TIPOGRAFICA S. PIO X – VIA ETRUSCHI, 7-9 – ROMA

A la mémoire de mon père

AVANT-PROPOS

Le livre qu'on va lire reprend, au prix de quelques remaniements, le texte d'une thèse de doctorat d'Etat, soutenue en Sorbonne en mai 1983. Je tiens tout d'abord à rendre hommage à René Rebuffat qui a dirigé mon travail, en m'aidant constamment de ses conseils et de son amitié. Je lui dois le goût de l'archéologie et de l'histoire militaire, acquis dans ses séminaires à l'Ecole normale supérieure, puis en Libye, lors de missions souvent difficiles mais toujours passionnantes. Il a, pour une large part, inspiré mes réflexions sur cette armée romaine qu'il connaît si bien.

Il me faut aussi remercier tous ceux qui m'ont aidé de leurs conseils, à un moment ou à un autre de mon travail : Marcel Le Glay, Michel Mollat du Jourdin, Jean Beaujeu, Georges Fabre, à qui ce livre doit de nombreuses suggestions et qui ont bien voulu apporter à mon texte initial les corrections nécessaires. Le professeur Denis van Berchem, n'avait pu, malgré mon souhait, participer au jury de ma thèse; il m'a fait l'amitié, toutefois, de me faire parvenir de précieuses remarques, et de me confier un manuscrit (à paraître), contenant ses réflexions sur le rôle logistique de la marine romaine. Qu'il veuille bien trouver ici l'expression de ma reconnaissance.

Je ne puis oublier mes amis, Yann Le Bohec et Jean-Michel Roddaz, qui s'étaient chargés de la tâche fastidieuse de relire mon texte, lorsqu'il était encore en cours d'élaboration. Leurs conseils, prodigués avec générosité, m'ont aidé plus que je ne saurais le dire.

Il me faut enfin citer les deux institutions qui ont le plus contribué à ma formation : l'Ecole normale supérieure, où j'ai acquis le goût de l'histoire ancienne; l'Ecole française de Rome, qui m'a donné les moyens matériels et le temps nécessaire pour mener à bien ce travail. Il est juste que je remercie ici ses deux derniers directeurs, Georges Vallet, qui m'y a accueilli, et Charles Pietri, qui m'a fait l'honneur d'accepter ce livre dans la *Bibliothèque des Ecoles françaises d'Athènes et de Rome*.

INTRODUCTION

Entreprendre d'écrire l'histoire des flottes militaires de l'Empire romain peut paraître une gageure. Sestier n'écrivait-il pas, en 1880, que «les flottes impériales, entretenues dans (la Méditerranée) pendant 300 ans et sous 39 empereurs n'ont pas d'histoire»[1]? De fait, la paix qui suit Actium impose la loi d'Auguste sur l'ensemble des mers et aucun événement maritime notable n'apparaît plus alors dans nos sources. Les escadres romaines ne font plus parler d'elles que lors des crises intérieures de l'Empire, en 68-69, puis en 193 et en 324, où la seule bataille navale digne de ce nom, après Actium, met aux prises les forces de Constantin et celles de Licinius. Malgré les incursions gothiques venues du Pont, surtout vers le milieu du troisième siècle, l'unité de la Méditerranée n'est pas sérieusement menacée avant l'invasion vandale. Aussi l'histoire de la marine militaire de l'Empire n'est-elle pas faite de batailles navales ni de grandes expéditions, mais de tâches obscures et sans gloire.

Cette vie quotidienne des flottes, formée de routine, privée d'événements notables, explique sans doute que les écrivains de cette époque, plus préoccupés d'annalistique et de hauts faits que d'analyse historique, au sens moderne du mot, négligent le plus souvent de parler de la marine dans leurs œuvres. Chez Tacite comme chez Dion Cassius ou Zosime, les escadres impériales n'apparaissent que de façon très épisodique, sans que jamais le dispositif naval soit véritablement décrit.

Indifférence traditionnelle des Romains pour les choses de la mer ou manque d'intelligence pour les mouvements profonds de l'Histoire, qu'au demeurant on ne saurait vraiment reprocher aux Anciens? A y regarder de près, la seconde hypothèse paraît plus vraisemblable : l'armée de terre, malgré la noblesse des légions, nous resterait pour une large part méconnue, si nous devions

[1] H. Sestier, *La piraterie dans l'Antiquité*, Paris, 1880, p. 254.

nous contenter des sources littéraires. Bien que les batailles sur le *limes* aient été plus spectaculaires que les patrouilles quotidiennes sur une mer globalement pacifiée, et plus frappantes aux yeux des contemporains, l'armée impériale n'a pas eu son Polybe et, n'étaient la science des inscriptions et l'archéologie, bien des aspects de la vie des troupes terrestres, sous le Principat, nous échapperaient, si nous devions nous contenter des maigres renseignements des écrivains.

Or ces sources traditionnelles de l'histoire romaine – l'épigraphie et la fouille – nous manquent précisément pour étudier la marine, sinon totalement, du moins dans une large mesure. Nous ne disposons point, par exemple, de listes navales comme celles de l'Athènes du quatrième siècle, précieuses pour la connaissance des bateaux et des équipages; nous ignorons tout de la réalité archéologique des bases de la flotte, puisque Misène n'a jamais été fouillée, et que Ravenne commence à peine à sortir de l'ombre. Point, non plus, de fouilles d'épaves, puisque les galères, à la différence des bateaux de commerce, n'avaient pas une cargaison d'amphores capable de protéger les fonds de coques. Avec le Bas-Empire, nos sources se font encore plus rares puisque les quelques renseignements épigraphiques, cursus préfectoraux ou inscriptions funéraires du Principat, manquent totalement, et qu'il faut se contenter d'allusions littéraires vagues et éparses pour avoir une idée, très obscure, de la réalité navale de l'époque.

Cette carence de nos sources explique évidemment la carence de l'historiographie moderne quand il s'agit d'étudier la marine militaire de l'Empire. Si l'on compare la masse d'ouvrages qui ont été consacrés à l'armée de terre du Principat aux très rares monographies ou articles qui se sont intéressés aux escadres de guerre, on ne manquera pas d'être frappé par le déséquilibre de notre bibliographie. La première étude sérieuse et que l'on peut qualifier de scientifique est due à E. Ferrero, en 1878, complétée en 1884, puis en 1899. Il s'agit d'un examen exhaustif des sources épigraphiques alors connues[2]. On doit ensuite citer quatre pages de Th. Mommsen, écrites en 1881, qui, par l'autorité due au grand

[2] E. Ferrero, *L'ordinamento delle armate Romane*, Turin, 1878; *Iscrizioni e ricerche nuove intorno all'ordinamento delle armate dell'Impero romano*, Turin, 1884. *Nuove iscrizioni di osservazioni intorno all'ordinamento delle armate dell'Impero Romano, Memorie della reale accademia delle scienze di Torino*, 2e série, XXXIX, 1899, p. 165-333.

savant, ont orienté les travaux jusqu'à la seconde guerre mondiale, voire au-delà[3]. Dans ces quelques lignes, Th. Mommsen posait le principe selon lequel les flottes augustéennes, composées d'esclaves, n'appartenaient pas réellement à l'armée, mais constituaient une milice privée, vouée surtout à des tâches policières. Les recherches de C. de la Berge, en 1886, de O. Fiebiger et de V. Chapot, en 1894[4], tout en précisant les connaissances dont on pouvait disposer, n'ont pas véritablement bouleversé les schémas établis, et il fallut presque un demi-siècle pour qu'un savant américain, Ch. G. Starr, reprît, au début de la seconde guerre mondiale, les études sur la marine de l'Empire. Son livre, *The Roman imperial navy*, réédité en 1960 sans modification, reste, aujourd'hui encore, le livre fondamental auquel on fait référence[5]. En contestant le schéma mommsénien, et en réexaminant de façon plus critique l'ensemble des sources disponibles, peu augmentées depuis, C. Starr, dans cet excellent ouvrage, semblait clore définitivement les études sur la marine, dont il dressait un tableau plein de mesure. De fait, malgré deux articles de L. Wickert et de E. Sander consacrés au statut des marins, et qui revenaient aux thèses de Th. Mommsen[6], malgré l'apport de la science italienne, épigraphique et archéologique, à l'occasion, le plus souvent, des colloques consacrés au port de Ravenne[7], aucune monographie n'est venue remettre véritablement en cause l'ouvrage de C. Starr. Seul D. Kienast, dans une bonne dissertation, publiée en 1967, réexamine certaines thèses de C. Starr, qu'il conforte, quand il s'agit du statut des marins, ou qu'il modifie, à propos de la création des escadres provinciales[8]. Toutefois, le grand intérêt du livre de D. Kienast est de contester un article de C. Courtois, écrit presque au même moment que l'ouvrage de C. Starr, et qui affirmait que les flottes

[3] Th Mommsen, *Schweizer Nachstudien, Hermes*, XVI, 1881 p. 463-167.

[4] C. de la Berge, *Etude sur l'organisation des flottes romaines, Bulletin épigraphique*, VI, 1886, p. 3-17, 53-68; 101-116, 153-167, 205-231; O. Fiebiger, *De Classium italicarum historia et institutis quaestiones selectae, Leipziger Studien*, XV, 1894, p. 277-461; V. Chapot, *La flotte de Misène*, Paris, 1896.

[5] Ch. G. Starr, *The Roman imperial navy*, 31 BC-AD 324, Cambridge, 1941.

[6] L. Wickert, *Die Flotte der römischen Kaiserzeit, Würzburger Jahrbücher*, IV, 1949-50, p. 100-125; E. Sander *Zur Rangordnung des römischen Herres; IV. Die Flotten, Historia*, VI, 1957, p. 347-367.

[7] Voir le détail dans la bibliographie *infra*.

[8] D. Kienast, *Untersuchungen zu den Kriegsflotten der römischen Kaiserzeit, Antiquitas*, Reihe I, XIII, Bonn, 1966.

romaines de haute mer avaient disparu lors de la grande crise du troisième siècle[9]. Les vues très neuves de D. Kienast, pour qui le Bas-Empire avait, lui-aussi, disposé d'escadres de guerre, ne semblent pas, toutefois, avoir jusqu'alors suscité beaucoup d'écho, et les comptes rendus de son livre se sont surtout attachés à discuter du statut des matelots, éternel problème des études consacrées aux flottes impériales[10].

Tels sont les ouvrages de base consacrés à la marine militaire romaine. On voit qu'ils sont peu nombreux. Fallait-il donc, dans la mesure où tout semble avoir été dit, et en l'absence de sources nouvelles, reprendre l'examen d'une question qui, c'est le moins qu'on puisse dire, n'a pas passionné les chercheurs, à cause, sans doute, du peu d'éléments sûrs dont nous disposons?

De ce qu'un pays est en paix, il ne s'ensuit pas qu'il n'a pas d'histoire; il en va de même d'une armée... y compris d'une armée de mer, et l'absence de batailles navales ou de grands événements maritimes ne justifie pas le silence des chercheurs; il existe une flotte romaine de l'Empire, et ce seul fait impose qu'on lui consacre une étude historique malgré les difficultés du sujet. Mais en quoi cette étude peut-elle renouveler nos connaissances?

La nature même de nos sources a, jusqu'à présent, orienté les travaux scientifiques. Les inscriptions dont nous disposons constituent notre principale documentation, mais cette épigraphie reste très sélective, à la fois dans son objet et dans sa chronologie : il s'agit, en effet, ou de cursus préfectoraux ou d'épitaphes funéraires, limitées à la période du Principat. C'est donc l'étude du statut des marins, des carrières des préfets, la vie quotidienne des gens de mer pendant le Haut-Empire qui ont essentiellement retenu l'attention des savants. Le Bas-Empire, pour sa part, a été totalement négligé, l'existence d'une marine, faute de sources adéquates, y a été niée.

Bien plus, les recherches sur les flottes du Principat paraissent le plus souvent sans objet réel : une fois étudiée la position

[9] C. Courtois, *Les politiques navales de l'Empire romain*, *Revue historique*, CLXXXVI, 1939, p. 17-47 et 225-259.

[10] Nous signalons ici seulement pour mémoire l'ouvrage de H. Viereck, *Die römische Flotte, Classis Romana*, Herford, 1975, ouvrage de vulgarisation, malgré ses prétentions, et très contestable comme tous les comptes rendus qui en ont été faits l'ont souligné; de ce fait, nous n'avons pas pris la peine d'en établir une réfutation systématique.

juridique des équipages et des capitaines, une fois réunie la maigre documentation sur la vie quotidienne des hommes, à terre ou en mer, que reste-t-il à dire? La vérité est que cette marine du temps de paix, patrouillant dans une mer tranquille, sans adversaire sérieux, ne semble pas offrir un grand intérêt et l'on se demande le plus souvent à quoi elle pouvait servir. Cette idée de l'inutilité des escadres méditerranéennes a, sans qu'on l'avoue toujours, dominé les études consacrées aux flottes de guerre.

Or l'Empire dispose d'une importante force navale. En Italie, dès le règne d'Auguste, les deux bases de Misène et de Ravenne accueillent deux *classes*, qui prendront plus tard le titre de *praetoriae*. En Egypte, une *Classis Augusta Alexandrina* protège les approches maritimes de cette conquête indispensable au ravitaillement de Rome. Plus tard seront créées, en Syrie, une *Classis Syriaca*, en Mer Noire, *une Classis Pontica*, en Mer du Nord, la *Classis Britannica* et sur les grands fleuves qui forment le *limes* d'Europe, une *Classis Germanica*, une *Classis Pannonica* et une *Classis Moesica* dont les noms indiquent assez clairement l'aire de patrouille. Comment croire que ces escadres ne furent créées que pour maintenir, selon l'expression de Courtois une «police inutile» des mers[11]? C'est supposer les Romains assez vains pour instaurer sur le pied de guerre des effectifs nombreux, coûteux, alors que ceux de l'armée de terre pouvaient paraître tout juste suffisants. L'existence même d'une flotte de combat laisse penser qu'elle devait sembler de quelque utilité au pouvoir impérial.

Nous nous proposons donc d'étudier, dans les pages qui vont suivre, non seulement l'organisation de toutes les escadres romaines, dans le temps et dans l'espace, c'est-à-dire leur infrastructure nautique et portuaire, mais aussi leur fonction stratégique et ses variations à travers les siècles, afin de définir l'évolution des politiques navales de l'Empire. Il s'agit en somme, après avoir décrit les instruments du pouvoir de Rome sur les mers, d'étudier l'emploi qui en fut fait. Il va de soi, dans cette perspective, que le Bas-Empire ne peut être négligé, malgré ce que nous avons dit sur la carence de nos sources; certaines des réalités navales du Dominat éclairent celles du Principat, et vice-versa, car la politique navale de Rome ne peut s'étudier que dans la durée.

La période retenue pour cette étude va d'Actium au milieu du cinquième siècle; pour autant, nous ne nous sommes pas interdit

[11] *Courtois* p. 29.

de faire appel aux sources antérieures ou postérieures lorsqu'elles éclairaient tel ou tel aspect de notre propos. Ainsi, les écrivains byzantins, ceux surtout du cinquième ou du sixième siècle, très proches encore des réalités navales du Bas-Empire dont Byzance est l'héritière directe, ont été souvent mis à contribution.

Certains pourront dire que nous nous intéressons à la marine et non pas aux marins, comme si le matériel n'importait guère! Tel n'est pourtant pas le cas. Notre perspective, il est vrai, est différente de celle de nos devanciers, pour qui l'histoire des gens de mer comptait souvent plus que celle de l'institution. Mais, précisément, cet aspect de la question est sans aucun doute le mieux connu, le plus étudié : le cursus des préfets, leur rang dans la hiérarchie procuratorienne, n'ont plus guère de secrets à livrer; le statut même des marins, encore controversé, a fait couler beaucoup d'encre et il faudrait des sources nouvelles pour clarifier le débat. Pour autant, nous ne nous sommes pas interdit de traiter ces questions, mais nous avons tâché de les replacer dans un ensemble politique et de les utiliser pour éclairer l'évolution de la flotte romaine en tant qu'institution. Le but avoué de ce livre, en rouvrant un dossier que trop de savants considèrent comme clos, parce que trop mal documenté, est donc d'étudier l'utilité méconnue de cette marine militaire, indispensable à la sécurité d'un Empire centré sur une mer intérieure, pendant la seule période où la Méditerranée fut unifiée sous un pouvoir unique, au point qu'un Romain pouvait la dire justement : *Mare nostrum*.

PREMIÈRE PARTIE

LES BATEAUX

LES GALÈRES ANTIQUES : NOS SOURCES

L'histoire d'une marine commence par celle de ses bateaux; mais cette vérité première a été le plus souvent oubliée : il est bien étrange, en effet, que, de tous les livres qu'on a consacrés depuis un siècle à la marine militaire romaine, aucun n'ait entrepris, jusqu'à présent, une étude complète des bateaux qui la composaient : on pourrait ainsi recenser les pages que les auteurs modernes ont accordées à la question : guère plus de cinq dans l'ouvrage de C. Starr, aucune dans celui de D. Kienast; H. Viereck, qui a tenté l'entreprise, manque du minimum de prudence et d'érudition indispensables.

Ce n'est pas faute, toutefois, d'une importante littérature consacrée aux bateaux antiques. Mais cette bibliographie concerne plus la marine des âges antérieurs que celle de l'Empire proprement dite, tant il est vrai que l'idée de décadence navale de Rome, après Actium, a découragé les recherches. Or il nous paraît difficile d'apprécier dans quelle mesure Rome a dominé les mers et quelle a été son attitude face aux problèmes maritimes sans connaître convenablement l'instrument dont elle s'est servie : outre leur intérêt technique évident, les questions de construction navale permettent de mesurer l'évolution d'une politique sur mer; selon la façon dont les bateaux sont armés, sous l'Empire, selon le type de bâtiment utilisé, nous pourrons déterminer plus aisément les moyens d'action dont Rome a disposé, et leurs vicissitudes.

La question, il est vrai, n'est pas facile à traiter, car nos sources sont souvent assez médiocres. L'étude des galères antiques n'a pas bénéficié, comme celle des vaisseaux de commerce, de l'extraordinaire apport de l'archéologie sous-marine; la raison en est simple : les bateaux de charge, protégés par leur cargaison d'amphores, ont été assez souvent conservés dans leurs œuvres vives, tandis que les galères, qui ne transportaient que peu de matériel, n'ont pas eu cette chance; il en va de même pour les vaisseaux qui

transportaient des produits en vrac, notamment le blé, ou dans des tonneaux, à la fin de l'Antiquité : ils sont eux aussi perdus pour toujours.

Seules épaves de bateaux longs jamais découverts, les galères de Marsala constitueront donc pour nous un point de comparaison essentiel, mais qu'on ne saurait privilégier outre mesure dans cette étude, en raison de leur date de fabrication, le troisième siècle avant J.-C., et de leur origine punique. Elles permettent toutefois une fructueuse comparaison avec les autres sources qui sont à notre disposition : littéraires et iconographiques.

On tiendra en revanche pour négligeables, dans notre propos, les galères de Nemi, probablement construites sous Caligula. Il est clair, en effet, depuis la découverte de ces bateaux, qu'il ne s'agit pas là de bâtiments de guerre, mais de barges de plaisance qui n'ont qu'un lointain rapport avec les navires militaires : leur taille, leur décoration somptueuse imposent cette conclusion[1].

Il faut donc nous tourner vers les sources traditionnelles, littéraires et figurées : la difficulté vient de ce qu'il est presque toujours impossible de les faire coïncider, et même de les dater avec quelque certitude. Faut-il, en effet, appliquer à la marine de l'Empire des textes antérieurs, notamment d'époque classique ou hellénistique, alors que nous cherchons à étudier l'évolution de la construction navale? Bien des érudits ont pris ce risque, appliquant à la marine romaine des renseignements empruntés à la marine athénienne, généralement mieux connue.

Au demeurant, les sources traditionnelles sont extrêmement fragmentaires : on glane çà et là quelque renseignement dans un texte, parfois difficile à comprendre; on manque de témoignages épigraphiques qui, telles les listes navales du Pirée, nous donneraient quelques précieux détails techniques; on essaye d'interpréter les documents figurés, non sans danger : ceux-ci s'avèrent souvent d'utilisation délicate, en raison de leur caractère parfois irréaliste ou fantaisiste; bien des artistes créaient des bateaux, non d'après nature, mais d'après leur souvenir, sans se soucier nécessairement des détails, ou d'après un modèle iconographique qu'ils suivaient plus ou moins fidèlement[2]; au reste, la taille même des sujets reproduits exclut bien souvent l'exactitude des proportions :

[1] Outre une poussière d'articles, généralement inaccessibles, la publication essentielle est celle de G. Ucelli, *Le navi di Nemi*, Rome, 1940.

[2] Voir J. Humphreys, *Artists' mistakes*, *IJNA*, 1978, p. 78-79.

c'est ainsi que les bateaux de la colonne trajane (fig. 45-47) ne comptent qu'un nombre restreint de rameurs, d'échelle évidemment fort différente de celle de la coque elle-même; sur les monnaies, nombre de détails sont naturellement sensiblement déformés. Dans ces conditions, faut-il se fier au nombre des rangs d'avirons sur une galère, à celui des rameurs pour calculer l'importance d'un équipage ou mettre un nom sur un bateau[3]? On peut en douter, même si ce doute paraît a priori trop radical, car seule une critique sévère peut nous permettre de trier des connaissances incertaines; si donc il faut examiner avec grand soin le plus grand nombre de monuments figurés, encore faut-il se garder de les considérer tous comme des modèles réduits absolument fidèles des vaisseaux qu'ils sont censés représenter. Même la célèbre mosaïque d'Althiburus, qui a l'immense mérite de nommer les navires qu'elle figure, n'est pas exempte de difficultés d'interprétation et d'obscurités[4]. On ne trouvera donc pas, dans les pages qu'on va lire, un catalogue complet des monuments où apparaissent des vaisseaux de guerre : non seulement une telle tentative excéderait les limites imparties à cet ouvrage, mais il n'est même pas certain que la recherche y gagnerait, tant il est vrai que l'aspect souvent conventionnel des représentations de bateaux militaires antiques, la déformation des surfaces et des volumes, l'agrandissement démesuré de certains détails peuvent aisément fausser le jugement, en l'absence de points de repères fiables. Les planches que nous publions ici constituent donc un choix, parmi de nombreux exemples possibles, mais un choix que nous considérons comme significatif des diverses solutions techniques utilisées

[3] Voir les remarques pertinentes, avec de nombreux exemples, de L. Casson, *SSAW* p. 61 et 71. Dans bien des cas, le nombre de rameurs ne correspond pas au nombre des avirons. Bien plus, le nombre des rangs de rames est très souvent réduit, de sorte que les représentations de trières aisément identifiables sont rares, alors que nous sommes certains de la très grande diffusion de ce type de bateau, notamment dans l'Athènes classique. La raison de ce phénomène réside évidemment dans la nature conventionnelle de bon nombre de représentations figurées, mais aussi dans la difficulté que rencontre tout artiste quand il veut réaliser un modèle réduit d'après un objet réel, car les surfaces et les volumes doivent être précisément calculés, de façon mathématique. Sur cet obstacle, que connaissent bien les modélistes, mais aussi les artisans, fabricants d'ex-voto, voir E. Rieth, *Les maquettes votives, Ex-votos marins du Ponant*, 1976, p. 53-55.

[4] Voir l'article désormais classique consacré par P.-M. Duval à la mosaïque d'Althiburus (cité *Althiburus*).

par les Anciens, pendant la période impériale[5]. On peut ainsi, en associant les renseignements de l'iconographie, ceux des textes, et ceux de l'archéologie sous-marine, parvenir à une connaissance encore insuffisante, mais moins imparfaite de l'architecture des galères romaines, pendant les cinq premiers siècles de notre ère.

On n'attendra pas non plus, de notre part, des reconstitutions de navires de combat, comme celles, plus que fantaisistes, qu'à données H. Viereck, ou des calculs précis sur le tonnage, les dimensions des vaisseaux militaires. En l'absence de fouilles sous-marines, une telle entreprise serait bien trop hasardeuse et un bon spécialiste comme L. Casson a fort prudemment refusé de s'engager dans une telle voie. Notre propos est donc modeste et consiste d'abord à trier, dans nos renseignements très lacunaires, le probable et l'incertain. On verra toutefois que, malgré d'évidentes limites, cette étude permet de se faire une idée plus juste des galères militaires de l'Empire.

La question, certes, a déjà été abordée par L. Casson dans son excellent ouvrage sur les bateaux de l'Antiquité[6]. Mais quels que soient les mérites de ce livre, l'ampleur du sujet traité ne permettait pas à l'auteur de consacrer de trop nombreuses pages à la période qui nous occupe. Au reste, certaines de ses hypothèses méritent d'être examinées de nouveau. Il ne saurait toutefois être question, dans les limites de notre sujet, d'écrire ici un véritable traité d'archéologie navale : il s'agit uniquement d'étudier la marine *militaire de l'Empire*; on supposera donc connus les principes généraux de la construction navale antique et la bibliographie spécialisée. Ainsi limitée, la question n'en est pas moins d'importance puisqu'elle prélude à une description générale des forces de la marine romaine.

Les coques

Les bois de construction.

Le choix des bois dans la forêt est capital, car il oriente toute la suite des opérations de l'architecte : il existe, en effet, des bois

[5] On trouvera un catalogue, non exhaustif, mais assez complet, des représentations iconographiques de bateaux antiques dans l'ouvrage, déjà ancien, de F. Moll, *Das Schiff in der bildenden Kunst*, Bonn, 1929.

[6] Cité *SSAW*.

droits et des bois tors qui ne peuvent servir indifféremment selon les pièces que l'on veut construire. On peut, certes, ployer à la chaleur certains bois, opération connue des Anciens[7], mais on ne saurait le faire pour des pièces très importantes, comme celles de la membrure : la forme naturelle des arbres n'est donc nullement indifférente au charpentier naval[8]. Grecs et Romains avaient parfaitement conscience des différentes qualités des bois et les théoriciens, notamment Théophraste et Pline l'Ancien, nous donnent, en la matière, des renseignements forts précieux sur l'utilisation des essences. Végèce insiste lui aussi sur l'importance que revêt le choix des bois dans la construction navale. Il nous indique en outre que les bois doivent être coupés l'été ou en automne, et qu'on ne doit employer que des matériaux séchés, pour éviter que le bordé ne se disjoigne[9].

D'une façon générale, c'est le pin et le sapin qui semblent avoir été le plus courammment utilisés, comme c'est resté le cas dans la plupart des marines à voile jusqu'au dix-neuvième siècle. Ces bois sont légers, et convenaient donc bien à la confection de bateaux longs. Ceci explique que *pinus* soit métaphoriquement employé pour désigner le navire, chez de nombreux auteurs, notamment Virgile.

Selon Théophraste on employait le sapin de préférence, et on n'utilisait le pin que lorsque le sapin manquait[10]. Selon Pline, en revanche, le pin était, au début de l'Empire, d'un usage courant pour les liburnes[11]. Ce bois était utilisé notamment dans les bastingages, concurremment au murier et à l'orme; le platane était en revanche peu prisé, car trop facilement putrescible[12]. Pour les

[7] L'opération était connue au moins dès le premier siècle après notre ère; cf. P. Pomey, *Plaute et Ovide, architectes navals*, *MEFRA*, 85, 1973, p. 495.

[8] Cf. C. Dubois, *Remarques sur les quilles des navires romains*, *Revue archéologique de Narbonnaise*, 9, 1976, p. 155-175, avec un bon tableau des différentes formes d'arbres utilisés dans les charpentes navales.

[9] Végèce IV, 35-36.

[10] Théophraste, *HP* V,VII,1.

[11] Pline, *HN* XVI, 39 : il s'agit du *pinaster, nihil aliud quam pinus siluestris minor altitudine et a medio ramosa, sicut pinus in uertice* (pin maritime). On l'appelle encore, selon Pline, *Tibulus, liburnicarum ad usus*. Il faut comprendre bien sûr que le mot *liburnica* est employé ici au sens large de bateau long, et non au sens propre (voir *infra* p. 104 sqq.).

[12] Théophraste, *HP* V,VII,3. Ἡ δὲ τορνεία τοῖς μὲν πλοίοις γίνεται συκαμίνου μελίας πτελέας πλατάνου· Γλισχρότητα γὰρ ἔχειν δεῖ καὶ ἰσχύν. Χειρίστη δὲ ἡ τῆς

mâts, les vergues et les rames, on se servait de préférence du sapin, à cause de sa légèreté[13].

Certaines pièces réclamaient un bois spécial : la quille, dont la solidité devait être à toute épreuve, était faite de chêne[14], tandis que les préceintes, le renfort antérieur et les épotides devaient être en frêne, murier ou orme, en raison de la grande résistance de ces bois[15]. On utilisait aussi parfois le cèdre, surtout en Orient, au dire de Théophraste[16]; en Italie, le cyprès est signalé par Cassiodore comme un bon bois de charpente navale[17].

La fouille récente de Marsala permet de compléter quelque peu ce tableau dressé par les auteurs anciens. Sous la ligne de flottaison, le bordé était fait de pin, *pinus nigra* plutôt que *pinus siluestris*, les tenons et les chevilles étaient en chêne, les couples en chêne et en érable. La quille-étambot était en érable (*acer* rougeâtre) mais la portion centrale de la quille en pin. Sur la Sister-ship, le bordé était en pin, les couples en chêne, mais les chevilles étaient en bois d'olivier, tandis que l'éperon était d'une sorte de pin différente de celle du bordé. La quille aussi utilisait probablement le pin[18].

Une comparaison avec d'autres épaves est instructive : elle montre, en effet, que les leçons des théoriciens n'étaient pas appliquées absolument; la quille est en chêne à Nemi, Yassi Ada II, Pantano Longarini, comme le veut Théophraste, mais elle est en pin à Kyrénia et Cavalière, comme à Marsala, en orme à Mahdia

πλατάνου· ταχὺ γὰρ σήπεται. Ταῖς δὲ τριήρεσιν ἔνιοι καὶ πιτυίνας ποιοῦσι διὰ τὸ ἐλαφρόν. Nous utilisons ici la traduction de τορνέια donnée par F. Salviat, *loc. cit.* *infra* p. 20.

[13] Théophraste, *HP* IV,I,2 : Καὶ γὰρ δοκοὶ κάλλισται καὶ τανεῖαι καὶ κέραιαι αἱ ἐκ τούτων, ἔτι δ᾽ ἱστοὶ τῷ μήκει διαφέροντες ἀλλ᾽ οὐχ ὁμοίως ἰσχυροί. Théophraste, *H.P.* V,I,7 : Δι᾽ ὃ καὶ τὰς κώπας ξύοντες ἀφαιρεῖν πειρῶνται καθ᾽ ἕνα καὶ ὁμαλῶς. Δι᾽ ὃ καὶ τὰς κεραίας καὶ τοὺς ἱστοὺς ἐκ ταύτης ποιοῦσιν. Pline, *HN* XVI, 195 : *Nauium malis antemnisque propter leuitatem praefertur abies.*

[14] Théophraste, *HP* V, VII, 2.

[15] *Ibidem*, 3 : Τὸ δὲ στερέωμα, πρὸς ᾧ τὸ χέλυσμα, καὶ τὰς ἐπωτίδας, μελίας καὶ συκαμίνου καὶ πτελέας. Sur l'expression στερέωμα, πρὸς ᾧ, *infra* p. 24. D'après Théophraste, on pouvait aussi utiliser l'acacia pour la fabrication des membrures (IV, II, 8).

[16] *H P* V, VII, I.

[17] Cassiodore, *Variae* V, 16.

[18] H. Frost et div. *Lilybaeum*, *NSA*, supp. au vol. XXX, 1976, p. 69-72. Quelques bois différents (hêtre, cèdre, pistachier, sapin, noyer, chêne (du type *cerris*) appartenaient vraisemblablement aux superstructures.

et à Giens, en cyprès à Yassi Ada I. Le bordé est souvent en pin (Kyrénia, Cavalière, Dramont A, Planier III, Nemi, Yassi Ada I), mais en orme à Mahdia et à la Madrague de Giens, en cyprès à Yassi Ada II et Pantano Longarini. Les couples sont en pin à Kyrénia et Cavalière, en orme à Mahdia, Dramont A, Giens, Yassi Ada I, en noyer à Planier III et Giens, en chêne à Nemi, seul exemple identique à celui de Marsala avec l'épave de Pantano Longarini[19]. Il est vraisemblable qu'il devait exister des techniques locales, qui ont dû varier avec le temps, et qu'on utilisait les bois en fonction des ressources régionales[20].

La méthode d'assemblage des coques.

Jusqu'à une date relativement récente, la méthode d'assemblage des coques dans la construction navale gréco-romaine ne paraissait soulever aucun problème : il semblait évident que les bateaux antiques avaient été bâtis en fixant le bordé sur une carcasse préconçue, où les varangues étaient solidement liées à la quille. C'était donc le «squelette» qui donnait sa forme au bateau.

On savait certes qu'il existe une seconde méthode possible de construction navale, mais elle semblait réservée à des civilisations non méditerranéennes : dans cette technique, au contraire de la première, les virures du bordé sont assemblées l'une après l'autre, comme une sorte de sculpture, à partir de la quille; ce sont elles

[19] Le chêne semble avoir été utilisé bien plus que ne le laissent entendre les textes littéraires : ce bois, au dire de Théophraste, n'est pas très favorable à la construction navale, car il se joint mal avec les autres essences (*HP* V, VII, 4). L'exemple des fouilles montre qu'il n'en est rien, et que si les vaiseaux méditerranéens n'étaient pas construits entièrement en chêne, à la différence de ceux des Vénètes, par exemple (César, *BG* III, 13), ils faisaient largement appel à ce bois. L'aulne, en revanche, malgré l'usage métaphorique qui est fait du mot, n'apparaît jamais. On voit aussi que le sapin, contrairement à ce que préconisait Théophraste, n'apparaît guère, au moins pour les parties que nous connaissons le plus souvent, celles de la coque.

[20] Ces renseignements sont empruntés à P. Pomey et P. A. Gianfrotta, *Archeologia subacquea*, Milan, 1981, p. 270. Voir aussi *SSAW*, p. 213 et n. 51. La nécessité de posséder de bons bois de construction pour la marine de guerre est évidente à plusieurs reprises dans l'histoire romaine et a pu bien souvent déterminer le choix d'un port, voire la conquête de contrées particulièrement boisées; sur ce point, *infra* p. 208. Cf. A. Ch. Johnson, *Ancient forests and navies*, *TAPhA*, 58, 1927 p. 199-209.

qui donnent sa forme au bateau, et ce n'est qu'après l'achèvement du bordé que les couples sont ajoutés à l'intérieur du bâtiment, pour en raidir les parois; dans cette méthode, dite «en coquille», ou «shell-first», les couples ne sont donc pas liés à la quille.

L. Casson a, le premier, attiré l'attention des chercheurs sur l'emploi de cette technique dans le monde classique, depuis une haute époque : examinant tour à tour les épaves antiques, un passage de l'Odyssée dans lequel Ulysse construit son bateau, et la célèbre stèle du charpentier naval P. Longidienus, au musée de Ravenne, Casson pensait que la technique «en coquille» avait été utilisée dans la construction navale antique[21]. Cette théorie, aussitôt acceptée par de très nombreux chercheurs, a été nuancée par L. Basch, qui a souligné l'existence fréquente de techniques «mixtes», où l'on pouvait commencer, selon une méthode «en coquille», par l'assemblage des virures jusqu'à la ligne de flottaison, puis ajouter des couples et continuer le bordé selon une méthode «sur carcasse»[22]. Enfin, les récentes fouilles sous-marines de la Madrague de Giens ont montré la complexité de ces procédés de construction navales antiques, due à des techniques de construction mixtes, et enfin, sans doute, l'existence parallèle de traditions différentes à l'intérieur du bassin méditerranéen[23].

Le but de cet ouvrage n'est pas de reprendre cette question complexe, et encore ouverte, de la construction navale antique; le problème se pose toutefois pour les vaisseaux longs, comme pour les navires de commerce, même si l'on n'a malheureusement pas,

[21] L. Casson, *Odysseus' boat*, *AJPh*, 85, 1964, p. 61-64; *SSAW* p. 217; Cf. *Odyssée*, V, 244-257 : Homère utilise le mot σχεδία, qu'il ne faut pas traduire par «radeau», mais par «bateau». Sur les fouilles d'épaves qui témoigneraient de l'usage de la technique sur coquille, voir *SSAW*, p. 204, et P. Pomey, *Plaute et Ovide, architectes navals*, *MEFRA*, 85, 1973, p. 490 n. 2. On a utilisé le relief de P. Longidienus, au musée de Ravenne, comme preuve de l'emploi de cette méthode à l'époque romaine : voir L. Casson, *Ancient Shipbuildings : new light on an old source*, *TAPhA*, XCIV, 1963, p. 28-33. Voir aussi P. Pomey, *L'architecture navale romaine et les fouilles sous-marines*, *Recherches d'archéologie celtique et gallo-romaine*, Paris-Genève, 1973, p. 37-51.

[22] L. Basch, *Ancient wrecks and the archaeology of ships*, *IJNA*, I, 1972, p. 1-58.

[23] A Tchernia, P. Pomey, A. Hesnard, *L'épave romaine de la Madrague de Giens*, *XXXIVe supp.* à *Gallia*, 1978, p. 75-99. Toutefois P. Pomey, *Le navire romain de la Madrague de Giens*, *CRAI*, 1982, p. 133-154, semble revenir sur ces conclusions et penche désormais pour une construction «shell-first». On notera que la technique d'accrochage de l'éperon d'Athlit suppose une construction «shell first» (*infra* p. 85»).

pour étudier les galères grecques et romaines, la documentation inestimable de la fouille sous-marine.

On doit signaler ici l'existence d'un passage d'Ovide, sur lequel P. Pomey a justement attiré l'attention : le poète y raconte la construction des galères de Pâris, sur le mont Ida; naturellement, il décrit ici une opération à laquelle il a pu assister, c'est-à-dire la mise en chantier d'une galère de l'époque augustéenne, et non celle d'un vaisseau long des temps homériques, ce qui a pour nous son importance chronologique[24] :

Troia caeduntur Phrygia pineta securi 107
Quaeque erat aequoreis utilis arbor aquis
Ardua proceris spoliantur Gargara siluis
Innumerasque mihi longa dat Ida trabes. 110
Fundatura citas flectuntur robora naues,
Texitur et costis panda carina suis
Addimus antemnas et uela sequentia malo

Costa n'offre pas de difficulté : il s'agit évidemment des couples; plus difficile à traduire est, en revanche, le mot *carina*, qui désigne tantôt la quille et tantôt la carène; étudiant les occurrences du mot chez Ovide et Virgile, P. Pomey montre que le deuxième sens est de loin le plus fréquent, et doit être ici retenu, d'autant que l'adjectif *panda*, arrondie, impose ce sens. On traduira donc ainsi le vers 112 : «et la carène arrondie est entrelacée de ses côtes», ce qui suppose que les galères du début de l'Empire étaient construites selon une méthode shell-first, «en coquille».

La fouille de l'épave de Marsala vient toutefois nuancer quelque peu cette conclusion : une fois la quille en place, on a sculpté les galbords avec une herminette pour donner la forme de base à la coque[25]; puis on monta les onze premières virures et on introduisit dans la coque des varangues, en les liant aux virures par chevillage et cloutage. A partir de là, des morceaux de bordé pré-

[24] *Héroides*, XVI, 107-113. Cf. P. Pomey, *Plaute et Ovide, art. cit.* Sur l'actualité des connaissances nautiques d'Ovide, E. de Saint-Denis, *Le rôle de la mer dans la poésie latine*, Lyon, 1953 p. 252 sqq.

[25] *Frost*, p. 227-8. A Marsala, chaque galbord est sculpté à l'herminette selon une forme propre; ce procédé permet de les fixer à la coque avec des tenons qui ont un angle constant. Cf. *Frost*, p. 244 et L. Basch, *Eléments d'architecture navale dans les lettres grecques, L'Antiquité classique*, 1978, p. 5-36.

assemblés furent ajoutés jusqu'à la hauteur du pont, et finalement roidis par la pose de demi-couples alternés avec les varangues[26]. Il s'agit donc incontestablement d'une technique mixte, d'autant plus intéressante qu'elle permet de constater l'existence d'éléments préfabriqués dans les parties droites de la coque. On utilisait donc probablement des gabarits standardisés qui permettaient de reproduire sans délai une carène, et donc de contruire les flottes de guerre sans perte de temps : ainsi s'explique sans doute que certaines escadres antiques aient pu être construites très rapidement[27].

[26] *Infra* p. 24.

[27] Voir les exemples cités par Basch, *Ancient wrecks, art. cit.*, p. 43-44 : En 260 Rome construit une flotte de 100 quinquérèmes et trières en 60 jours (Pline, *HN* XVI, 192); en 254 elle met à l'eau 220 bateaux en 3 mois (Polybe, I, 38, 5). Pour combattre Hiéron, 220 vaisseaux furent construits en 45 jours, et la flotte de Scipion l'Africain, pendant la deuxième guerre punique, fut achevée 40 jours après le premier coup de hache (Pline, *HN* XVI, 192). L'usage de gabarits explique en outre, selon L. Basch, que les Romains aient pu construire des flottes en copiant les navires carthaginois dont ils s'étaient emparés, pendant la première guerre punique.

Les conditions mêmes de l'organisation des chantiers navals antiques montrent que des règles simples, transmises de charpentier en charpentier, permettaient la construction de bateaux standardisés; L. Basch, *Eléments, art. cit.* et F. Salviat, *Sources littéraires et construction navale antique*, *Archaeonautica*, II, 1978, p. 253-264, ont simultanément attiré l'attention sur le fait que les bateaux antiques étaient construits sur pieux (δρύοχοι), dans un chantier (τροπίδια). Or ces pieux déterminaient, par un certain nombre de calculs conventionnels, mais acquis empiriquement, les proportions du futur navire. Un texte d'un constructeur vénitien de la Renaissance, cité par L. Basch, est, à cet égard, éclairant : « Tu commenceras par planter, l'un à poupe, l'autre à proue, deux pieux éloignés de 12 pieds des piliers du chantier et distants l'un de l'autre de 20 pas 1/2; tu les enfonceras de 3 pieds dans le sol. Entre ces deux pieux tu en planteras, à intervalles égaux, en ordre et successivement 12 autres; tu les battras bien pour que la solidité de la galère que tu dois construire soit assurée.

Du premier pieu de proue au dernier de poupe, tu tendras une *trezuola* (cordeau frotté de sanguine comme ceux dont se servent les charpentiers) et en le tenant bien raide tu le pinceras en son milieu de haut en bas, de manière qu'il laisse sa trace sur la tête de tous les pieux; alors laissant l'écorce des pieux intacte du côté des piliers tu les uniras de poupe à proue par une longerine clouée à deux pieds de terre.

Tu prendras ensuite une règle bien droite assez longue pour embrasser au moins trois pieux et commençant par la proue, tu feras suivre, en marquant tous les pieux, un nivellement jusqu'à la poupe.

Cette opération terminée, place à la hauteur de la ligne de niveau deux règles dépassant les pieux extrêmes de poupe et de proue, et marque sur ces règles les points qui déterminent la longueur de la galère ».

L'assemblage des bois.

L'une des caractéristiques essentielles de la construction navale méditerranéenne, dans l'Antiquité, réside dans le mode d'assemblage des virures : celles-ci sont, en effet, assemblées à franc bord, l'une contre l'autre, sans se chevaucher; elles sont liées, en outre, par un système d'écarts (*cunei*), fixés par des chevilles[28]. Ce système, qui pourrait être d'origine punique[29], se retrouve dans la construction de tous les navires de commerce connus. Il apparaît aussi dans les deux épaves de Marsala, témoignant ainsi du fait que les galères répondaient aux mêmes préceptes techniques que les vaisseaux de charge[30].

Il est vraisemblable que cette technique était employée dès l'Antiquité : L. Basch et F. Salviat (*loc. cit.*) ont attiré l'attention sur un texte des *Lois* de Platon (803 a-b) qui évoquerait des opérations assez semblables à celles que décrit le texte vénitien. Ces procédés, commandés par l'expérience, expliquent la standardisation des galères antiques. Celles-ci, au demeurant, se ressemblaient, quelle que fût leur taille, au moins à l'époque byzantine; voici, par exemple, un texte du dixième siècle qui souligne ces similitudes (Dain, *Naumachica*, 5, I, 1) : « 1 – D'abord il faut parler des parties du navire. Il serait superflu de parler, dès à présent, de l'aspect des bateaux : un homme diffère d'un autre homme par sa petitesse ou sa haute taille, sa virilité ou son manque de virilité, ou par l'un quelconque de ces caractères, mais l'aspect de tous les humains est le même, même si l'un a beaucoup de beaux cheveux, et l'autre très peu; d'une façon générale on dit d'un individu qu'il est craintif ou non, qu'il est petit ou non, homme de bien ou non, mais chacun est appelé individuellement d'un nom différent, et reçoit un surnom à cause de son courage ou de sa lâcheté, ou à cause de sa taille. 2 – Il en va de même pour les bateaux : tous sont appelés, d'un nom générique, « bateaux », mais en particulier les uns reçoivent le nom de trière, les autres de dière, les derniers de monère, par analogie avec leur système de rames. Mais tous ont le même bois de construction, même si leur équipement diffère beaucoup, même s'ils sont construits avec des bois plus grands, plus courts, ou plus nombreux ou moins nombreux. C'est pourquoi, comme on l'a dit, parlons de leurs parties, d'où ils tirent leur origine et leur organisation . . . »

Il apparaît assez clairement dans ce passage, et dans la suite du texte, que tous les navires longs ont une architecture générale identique, et qu'ils doivent être construits, à cette époque, selon des règles fixes, dont les techniques que nous avons évoquées permettent de rendre compte.

[28] Cf. *SSAW* p. 202, n. 7 et p. 203. Pomey-Gianfrotta, *Archaeologia* . . . p. 240-241.

[29] Hypothèse de L. Basch, *Carthage and Rome : tenons and mortises*, *MM*, LXVII, 1981, p. 245-250. Cette technique, qui fait de la coque une véritable carcasse, est liée évidemment à l'emploi de la méthode shell-first.

[30] *Frost* p. 214.

Des clous complétaient l'assemblage : normalement, ils auraient dû être en bronze, pour éviter la rouille, surtout dans l'eau de mer, et Végèce recommande bien de ne pas utiliser de clous en fer[31]. En réalité, bien des fouilles sous-marines livrent des clous de fer, mais surtout pour les superstructures, comme c'est le cas à Marsala[32]. Ce dernier site a, en outre, montré que, pour éviter les fissures entre les virures, l'ensemble de la coque était recouvert d'une sorte d'enduit de calfatage, qui servait aussi à coller les varangues et les demi-couples à la coque[33].

La structure des coques.

Alors que les fouilles sous-marines de bateaux de commerce se sont multipliées ces dernières années, et permettent désormais de mieux connaître la structure des coques des cargos antiques, nos renseignements sont fort limités quand il s'agit de galères de combat.

Les vaisseaux de guerre sont connus, par opposition aux vaisseaux ronds, sous l'appellation générique de *naues longae*, πλοία μάκρα. Ces termes sont d'ailleurs, à eux seuls, synonymes de bateaux de guerre : c'est dire que l'architecture de ces navires était caractérisée par une longueur nettement supérieure aux autres dimensions. Les représentations figurées montrent, en outre, que les coques des galères étaient asymétriques, avec une poupe très relevée, et sans doute une quête importante, une proue concave de profil inversé, très pointue, destinée à fendre les flots, dessinée de façon à former un effet de bulbe, afin d'augmenter la vitesse[34]. Mais, en dehors de ces indications très générales, il est bien

[31] Végèce IV, 34.

[32] *Frost* p. 119 sqq. La Sister Ship a toutefois révélé des clous de fer *sous* la ligne de flottaison (*Frost* p. 133-134).

[33] H. Frost, *Notes sur l'arrière d'un navire punique, Cahiers d'archéologie subaquatique*, II, 1973, p. 97-105. *Frost*, p. 250-251. Un tel collage suppose l'emploi d'une technique shell-first, puisqu'il s'agit de lier les couples au bordé, et de faire coïncider les courbures. Il faudrait ainsi prendre le mot κολλήσις utilisé par Théophraste (*HP* V, VIII, 4) au sens strict de collage des bois (cf. Basch, *Eléments* p. 30; *contra SSAW* p. 205, n. 21, mais écrit avant la découverte de Marsala). Ce procédé permettait en outre, probablement, d'utiliser des bois encore verts sans trop de danger.

[34] L'expression « asymétrique » est empruntée à P.-M. Duval, *Althiburus*; celle de « proue concave » et de « profil inversé » à P. Pomey, *CRAI*, 1982, *art. cit.* Il existe d'ailleurs des vaisseaux de commerce qui ont une forme de proue identique à celle des galères de combat (cf. Pomey, *loc. cit.* et l'exemple de l'épave de Giens). Sur

difficile de préciser quelles étaient les lignes d'eau des vaisseaux de guerre : avaient-ils un fond plat, ou pincé? Comment se resserraient les flancs, vers la poupe et la proue? Le relèvement des fonds de la carène était-il progressif, ou rapide, à angle vif, ou en ligne courbe? Voilà quelques-unes des questions que l'on peut poser, mais auxquelles l'absence d'épaves ne permet pas de répondre. Or la connaissance de ces points serait essentielle pour déterminer les qualités nautiques des galères. Il faut malheureusement se contenter des rares renseignements des textes et de la fouille de Marsala, sans vouloir en généraliser les résultats.

La quille porte le nom de τρόπις ou *carina*, mots qui sont employés aussi bien pour les vaisseaux ronds que pour les galères[35]. En général, cette quille est trop longue pour être d'un seul tenant, de sorte qu'elle peut être constituée de plusieurs morceaux assemblés entre eux par des entures compliquées[36]. A Marsala, on a retrouvé un système identique[37], qui montre bien la similitude de construction entre vaisseaux longs et navires ronds. Sur l'épave de la Punic Ship, dont la poupe a été retrouvée, la quille se relevait brusquement vers l'arrière avec un angle vif et était doublée par une sorte d'étambot, chevillé à la quille, seul exemple connu jusqu'alors d'une pièce de ce type. Cette partie relevée de la poupe porte en grec byzantin le nom de ποδόστημα, dont l'origine est certainement plus lointaine[38].

Il n'est pas certain qu'il y ait une fausse quille sous la quille : dans un passage controversé, Théophraste parle d'un χέλυσμα que l'on traduit souvent par «fausse-quille»[39]; étymologiquement, tou-

l'effet de bulbe, voir V. Foley, W. Sœdel, *Les galères de combat dans l'Antiquité, Pour la science*, 44, 1981, p. 22-24. La quête de la Punic Ship (i.e. l'angle que forme l'étambot avec la quille) est très faible, avec un angle de 148° (Cf. H. Frost, *IJNA* 2, 1973, p. 39, fig. 7 et *MM* 67, 1981, p. 74, fig. 10; cf. notre fig. 1). On ne doit probablement pas généraliser ce résultat à tous les navires longs, si l'on en croit les nombreuses représentations figurées qui montrent une quête importante (cf. fig. 41, 43, 58). Les bateaux de la colonne trajane ont toutefois une poupe qui se relève très rapidement (fig. 47).

35 César, *BC* I, 54; *SSAW* p. 222.

36 Cf. C. Dubois, *art. cit.* avec la coupe comparée des différentes quilles et les différents modes d'enture.

37 *Frost* p. 197 et p. 243-244.

38 Dain, *Naumachica*, 5, 2, 5 : Ταύτης δὲ τὸ μὲν ἓν μέρος ἐξ οὗ ἡ πρῴρα διανίσταται προέμβολις καλεῖται, τὸ δὲ πρὸς τὴν πρύμναν ποδόστημα.

39 Théophraste, *HP* V, VII, 3 : Τὸ δὲ στερέωμα πρὸς ᾧ τὸ χέλυσμα καὶ τὰς ἐποτί-

tefois, le mot signifie «carapace»; en outre, Théophraste indique que la quille des vaisseaux longs est en chêne parce qu'on les tire à terre, et précise, en parlant des navires de charge, que leur quille est en pin, sauf lorsqu'on doit les tirer à terre, car elle est alors en chêne; il ajoute enfin : «pour les plus petits, on place une autre quille de hêtre; et dans tous les cas le χέλυσμα est fait de ce bois»[40]. De ce passage, il ressort que les vaisseaux longs n'ont sans doute pas de fausse-quille, qu'on n'a d'ailleurs pas retrouvée sur l'épave de Marsala, et que le χέλυσμα est une autre pièce, la «carapace», peut-être les préceintes[41].

Pour l'étrave et les parties antérieures de la coque, on trouve les mots de στερέωμα πρόσω et de προεμβόλις[42] : il s'agit sans doute d'un ensemble de renforts en bois, plutôt que d'une pièce unique. L'épave de la Sister ship à Marsala montre qu'à cet endroit les virures du bordé sont coupées droit sur une étrave légèrement inclinée vers l'arrière[43].

La membrure porte des noms divers : ἐγκοίλια, νομεῖς, *costae*[44]. A Marsala, comme sur un grand nombre d'épaves antiques, le bateau était charpenté à l'aide de varangues reposant sur la quille, et de demi-couples, l'ensemble étant chevillé au bordé[45].

Les baux s'appellent ζύγα ou *transtra*[46]; on n'en a pas, semble-t-il, retrouvé à Marsala. En revanche, un renfort longitudinal, le long de la coque, a été découvert sur cette épave, où il faisait office de vaigrage; les bois de ce renfort portaient en outre l'emplan-

δας, μελίας καὶ συκαμίνου καὶ πτελέας. Le texte, toutefois, est une correction pour τὸ δὲ στερέωμα πρόσω. Cf. F. Salviat, *Sources littéraires et construction navale, art. cit.* p. 260.

[40] Théophraste, *HP* V, VII, 2 : Τὴν δὲ τρόπιν τριήρει μὲν δρυίνην, ἵνα ἀντέχῃ πρὸς τὰς νεωλκίας, ταῖς δὲ ὀλκάσι πευκίνην· ὑποτιθέασι δ'ἐτὶ καὶ δρυίνην ἐπὰν νεωλκῶσι, ταῖς δ'ἐλάττωσιν ὀξυινὴν καὶ ὅλως ἐκ τούτου τὸ χέλυσμα.

[41] Cf. Salviat, *art. cit.* à qui est due cette correction.

[42] Sur le στερέωμα πρόσω, n. 39 et Salviat, *art. cit.* Sur le mot de προέμβολις, Dain, *Naumachica* 5, 2, 5 et *supra* n. 38. En grec classique, il se peut que le προεμβολίον soit l'éperon secondaire (*infra* p. 90).

[43] *Frost* p. 267; sur l'éperon proprement dit, *infra* p. 84.

[44] Théophraste, *HP* IV, II, 8 : ἐγκοίλια plus usité que νομεῖς utilisé par Procope, VIII, XXII, 12; *costae : supra* p. 19 et Pline, *HN* XIII, 63.

[45] *Frost* p. 222 et 249. Il faut noter que les varangues ne touchaient pas réellement la quille, ce qui permettait un meilleur écoulement des eaux.

[46] *SSAW* p. 220. Les zugites, deuxième rang de rameurs sur une trière athénienne, s'asseoient sur ces baux et tirent de là leur nom.

ture d'épontilles[47]. Celles-ci, à l'époque byzantine, portent le nom de σταμίνες que l'on retrouve en grec classique, et en latin sous la forme *stamina*, mais avec un sens plus général[48].

L'emplanture du mât des dromons byzantins repose sur la quille et s'appelle τραπέζα[49]. Ceci indique qu'entre l'époque classique et l'époque byzantine une évolution a probablement eu lieu : on sait, en effet, que les Anciens avaient l'habitude de descendre le mât au moment du combat, ce qui suppose que le mât n'avait pas d'emplanture, au moins jusqu'à l'époque impériale[50].

L'ensemble des parties basses, près de la sentine, s'appelle κύτος et ἀμφιμήτριον en grec byzantin[51]. A Marsala, l'ensemble de la sentine était rempli de branchages entre les demi-couples, certainement pour protéger la coque des pierres du ballast[52].

Faisant partie de la membrure, mais posées après le bordé qu'elles servent à renforcer, les préceintes jouent un rôle essentiel dans la cohésion de la coque. Ces préceintes ou ζωστῆρες[53], existaient déjà sur les trières de l'époque grecque classique; le relief Lenormant en montre une au-dessus et une seconde au-dessous du rang des thalamites[54]. Des cordages (*hypozomata*) étaient stockés à bord des navires pour pouvoir, en cas de besoin, cercler la coque par dessous et la consolider[55].

[47] *Frost* p. 252-254.

[48] Dain, Naumachica 5, 2, 10 : Καὶ τρεῖς δὲ σταμῖνες ἤγουν στημονάρια ἵστανται καὶ αὐτὰ κατὰ στοῖχον οἷς ἐπερείδεται τὸ κατάστρωμα. Sens de membrure dans Athénée V, 207 b; César, *BC* I, 54.

[49] Dain, *Naumachica* 5, 2, 9 : Τῆς δὲ πλεούσης μέσον ἐπὶ τῆς τρόπιος προσαρμόζεται ἡ τράπεζα, ἧς ἐντὸς ὁ ἱστὸς ἵσταται, ἤτοι τὸ κατάρτιον. Τοῦ δὲ καταρτίου τὸ μὲν προσηλωμένον τῇ τραπέζῃ κατώτερον μέρος πτέρνα καλεῖται, ἐξ οὗ καὶ τὸ ἐξεπτέρνισε, ὅταν ὑπὸ ἀνέμου βιαζομένη ἔξω τῆς τραπέζης ἐκβῇ. Il est vraisemblable que la τράπεζα joue l'effet d'un collier large, qui reçoit l'emplanture du mât. A son tour, cette *trapeza* s'accroche sur la quille. Pour une reconstitution possible, voir E. Eickhoff, *Seekrieg und Seepolitik, zwischen Islam und Abendland*, Berlin, 1966, p. 8 fig. 7.

[50] Sur le mât, *infra* p. 59-60.

[51] Dain, *Naumachica*, 5, 2, 8.

[52] *Frost* p. 79.

[53] Voir *SSAW*, p. 223.

[54] *GOS*, planche 23, 1.

[55] Voir *GOS* p. 294-298. Ces diverses préceintes seraient, selon certains, rendues nécessaires par l'emploi de la technique «en coquille», dans laquelle les couples sont de section plus faible que dans la technique sur membrures, et maintiennent moins bien le bateau lorsque celui-ci est soumis à de violentes torsions; cf. P. Po-

Ces *hypozomata* n'apparaissent qu'une fois, semble-t-il, dans l'iconographie d'époque romaine, sur le monument de L. Cartilius Poplicola, à Ostie (fig. 36), où l'on aperçoit un gros cordage qui ceinture verticalement la coque du bateau, près de la proue. Ces renforts ne sont pas autrement attestés, à l'époque romaine impériale, pour les vaisseaux longs du moins, et leur usage n'était peut-être plus qu'exceptionnel, ce qui tendrait à prouver que les coques de cette époque étaient plus solides qu'à l'époque grecque classique.

Les préceintes longitudinales sont, au contraire, très fréquentes et apparaissent sur de nombreux monuments figurés. Leur nombre n'est pas, toutefois, très facile à déterminer. Il semble qu'en bien des cas un renfort latéral ait protégé la coque dans le prolongement de l'éperon, ce qu'on ne voit guère sur les représentations de la période grecque archaïque, mais qui apparaît à l'époque hellénistique[56]. Ce renfort est normal, quand on songe au choc de l'éperonnage et aux efforts que devait faire la coque à ce moment. On reconnaît aussi un tel renfort dans le prolongement du *proembolium*, déjà visible sur les représentations hellénistiques. La place de cette préceinte par rapport aux rames, en revanche, semble beaucoup varier : sous le rang de rames supérieur, sur une mosaïque de Sousse (fig. 41), sous le rang de rames inférieur sur la colonne trajane. Le nombre de ces préceintes n'apparaît pas non plus fixé avec précision puisqu'on en voit tantôt une, tantôt deux. Sur les dromons byzantins, il y en a une, située entre les deux rangs de rames[57].

Les virures s'appellent *tabulae* ou σανίδες[58]. A Marsala, ces virures étaient constituées de planches légèrement trapézoïdales, dont les parties les plus étroites se trouvaient vers les extrémités[59].

mey, *art. cit.*, p. 489 et J. Taillardat, *La trière athénienne et la guerre sur mer aux Ve et IVe siècles, Problèmes de la guerre en Grèce ancienne*, Paris, 1968, p. 186.

[56] Epoque archaïque : *GOS*, planches 13 à 21. Epoque hellénistique : *SSAW*, planche 107. Voir aussi C. Blinkenberg, *Lindos, Fouilles de l'Acropole*, 1902, 1914, II, *Inscriptions*, Berlin, Copenhague, 1941, tome 1, p. 303-306.

[57] Dain, *Naumachica*, 5, 2, 13 Ταύτης δὲ ἄνωθεν τῆς εἰρεσίας περίτονον, εἶτα πάλιν θυρέον, ἔνθα ἡ ἄνωθεν εἰρεσία. L'anonyme parle auparavant de la préceinte au singulier (5,2,1).

[58] Procope VIII, XXII, 10; Végèce IV, 44.

[59] *Frost* p. 241.

Le lest est connu, pour les navires longs, par un seul texte, de Procope : lors de l'expédition de Bélisaire, en 533, l'eau de la flotte vint à croupir, sauf celle du bateau de l'amiral, enfermée au fond du navire, dans des jarres enfouies dans le sable; ce sable devait évidemment servir de lest[60]. A Marsala, ce ballast était fait de pierres[61].

Le calfatage et le doublage de la coque étaient assurés, à Marsala comme sur les vaisseaux de commerce, par une double protection de matière organique imprégnée de résine, et de feuilles de plomb[62]. Une fois protégée ainsi, la partie supérieure de certaines coques pouvait être peinte en bleu, ce qui, dans la marine militaire, faisait office de camouflage[63].

Les dimensions des bateaux.

Les textes antiques, qu'ils soient d'époque grecque, hellénistique, ou impériale, ne renseignent pas beaucoup sur les dimensions des bateaux : nulle part il n'est écrit quelle était la taille d'une trière ou de tout autre vaisseau long. Nous savons, toutefois, par Procope, qu'un bateau à un seul rang de rames, conservé à Rome comme «relique d'Enée», mesurait, en longueur, 120 pieds, en largeur 25, ce qui, en adoptant une dimension approximative de 0,2942-0,2957 m pour un pied, donne au bateau une longueur légèrement inférieure à 35,50 m et une largeur de 7,40 m; la hauteur n'est pas connue[64]. Si l'on tient ces chiffres pour exacts, on obtient ainsi une *ratio* longueur/largeur de 4,8.

[60] Procope III, XIII, 23.

[61] *Frost* p. 83 et 251. Son poids n'a pu être déterminé. Cf. *Torr* p. 61.

[62] *Frost* p. 129-130; 262-263. Même découverte à Nemi. Cf. L. Casson, *Lead sheathing on Roman craft, MM*, 64, 1978, p. 139-142, qui prétend que les galères n'étaient pas recouvertes de plomb. *Contra*, L. Basch, *The metal sheathing of Roman warships, MM*, 55, 1979, p. 29-35 et *MM*, 66, 1980, p. 29-30.

[63] Végèce IV, 37 : *Ne tamen exploratoriae naues candore prodantur, colore ueneto, qui marinis est fluctibus similis uela tinguntur et funes* ne parle que des parties supérieures du bateau, mais doit être rapproché d'un passage où il est précisé que les coques sont normalement peintes, par coloration de la cire de calfatage : *Cera etiam qua ungere solent naues inficitur*. Les navires pirates semblent avoir été peints, eux aussi, pour se camoufler (Philostratus, *Imagines*, I, 19, 3). Sur la couleur des vaisseaux de commerce, voir *Torr* p. 34-35 et *SSAW* p. 211-212.

[64] Procope VII, XXII.

C. Torr a tenté, à partir de cette donnée du texte de Procope, de calculer l'intervalle, selon lui constant, qui pouvait exister entre les rames : supposant que le bateau d'Enée était une pentécontore (ce qui n'est nullement assuré), donc un navire avec 25 rames de chaque côté, il en déduit que l'*interscalmium* devait être de 5 pieds[65]. Le calcul est manifestement faux puisqu'il ne tient pas compte du fait que les bancs de nage ne s'étendaient jamais jusqu'à la proue et la poupe. Les spéculations que C. Torr tire de ce calcul pour calculer la longueur théorique d'autres bateaux, notamment des triacontores, ne peuvent qu'en être totalement faussées.

Il est toutefois vraisemblable que l'*interscalmium* avait une dimension constante, ou à peu près : on possède, sur ce sujet, un texte significatif de Vitruve : «*Uti in hominis corpore e cubito pede palmo digito ceterisque particulis symmetros est eurythmiae qualitas, sic est in operum perfectionibus : et primum in aedibus sacris aut e columnarum crassitudinibus aut triglypho aut etiam embate, sed et ballistae e foramine, quod Graeci Peritreton uocitant, nauis interscalmio, quod dipheciaca dicitur*»[66]. C. Torr rapproche, à juste titre, semble-t-il, le mot *dipheciaca*, par ailleurs inconnu, de διπηχαική, double coudée (soit encore 3 pieds). C'est à partir de cette donnée appliquée au relief Lenormant, que J. S. Morrison a tenté la reconstruction de la trière athénienne, et de ses dimensions[67] : elle concorde assez bien avec ce que nous pouvons savoir, par l'archéologie, de la dimension approximative d'une trière athénienne, puisque les 31 thranites ont ainsi la possibilité de se loger dans le bateau : ces 31 thranites font, en effet, 30 espacements de 3 pieds, soit 90 pieds, un peu moins de 30 m. En ajoutant poupe et proue, on arrive ainsi à la longueur des docks du Pirée (37 m) censés accueillir des trières[68]. Par un calcul identique, R. H. Dolley estime à environ 130 pieds la longueur des dromons à deux

[65] *Torr* p. 21 sqq.

[66] Vitruve I, 2, 4 : «Dans le corps humain, la bonne harmonie vient des bonnes proportions du coude, du pied, de la main, du doigt, et de toutes les autres parcelles du corps; il en va de même dans la réalisation des ouvrages : c'est le cas, tout d'abord, dans les édifices sacrés, où la proportion est donnée par l'épaisseur des colonnes, le triglyphe ou même le module; mais c'est aussi le cas de la balliste, où elle est donnée par l'orifice, que les Grecs appellent *peritreton*, du navire, où elle est donnée par l'espace entre deux avirons, qu'on appelle *dipheciaca*».

[67] J. S. Morisson, *The Greek Trireme, MM* 1941, p. 35.

[68] Voir *infra*. Sur les thranites, cf. *infra* p. 38.

rangs de rames décrits par Léon VI, ce qui est un peu inférieur aux 150/165 pieds des galères de Malte, quelques siècles plus tard[69].

La largeur des galères antiques n'est pas plus facile à établir que leur longueur : J. S. Morrison a voulu tirer d'un texte de Diodore la preuve que les pentères n'étaient pas plus larges que les trières : le bûcher funéraire d'Héphaistion est décrit comme un carré d'un stade de côté (soit 600 pieds). Dans ses fondations étaient fichées des proues dorées de pentères, à raison de 60 par côté, les épotides étant comprises avec ces proues[70]. Le calcul permet de restituer 10 pieds à chaque proue, soit un peu plus de 3 m. J. S. Morrison en conclut que les pentères pouvaient entrer dans les docks d'Athènes, larges d'un peu moins de 6 m, faits en principe pour les trières. On remarquera toutefois qu'on ignore totalement quelle pouvait être la courbure de la coque d'un tel navire, ce qui peut déterminer des largeurs très diverses : on ne saurait donc se fier à ce seul texte de Diodore pour calculer la largeur d'une pentère[71].

La hauteur de ces bateaux n'est pas mieux connue : la seule donnée chiffrée livrée par les textes est tardive et quelque peu suspecte; elle concerne la bataille d'Actium : Orose décrit les vaisseaux d'Antoine qui, dit-il, s'élevaient à 10 pieds au-dessus de l'eau (un peu moins de 3 m), et pour cette raison, l'emportaient nettement en hauteur sur les autres bateaux[72]. Mais si les trières, comme le suggèrent J. S. Morrison et tous les autres auteurs à sa suite, s'élevaient à 2,50 m ou plus au-dessus de l'eau, ce qui est déjà faible[73], le texte d'Orose contient une difficulté : ou les navires d'An-

[69] R. H. Dolley, *The Warships of the Hellenistic Age*, *JRS*, 1948-1949, p. 48-49.

[70] Diodore XVII, 115, 1-2. *GOS* p. 285.

[71] A titre de comparaison, on peut évoquer la largeur des rostres d'Actium, récemment découverts à Nicopolis (*Ergon*, 1974, p. 50-53, et *BCH*, 1975, p. 633-636, fig. 94) : à Nicopolis, en effet, le mur d'analemma du temple d'Apollon a été orné des restes pris à l'ennemi, encastrés dans la pierre qui en a gardé la trace. Autant qu'on puisse effectuer des mesures d'après l'échelle de la photo publiée dans *Ergon*, ces restes mesuraient 1,45 m pour le plus large, 1,10 m pour les deux autres. On comparera ces chiffres à ceux du bûcher d'Héphaistion.

[72] Orose VI, 19,2.

[73] *GOS* planche 31 : 8 pieds anglais. La calcul de J. S. Morrison est fondé sur l'hypothèse que le relief Lenormant est une maquette, à l'échelle, d'une galère, sans déformation aucune, ce qui n'est nullement assuré (cf. les observations de A. Sleeswyck, *IJNA*, 1982 p. 35 et *infra* p. 34-35).

toine faisaient plus des 10 pieds annoncés, ou ils ne l'emportaient pas nettement sur les vaisseaux d'Octave. Comme nous savons, par toutes les autres sources littéraires, que la supériorité d'Antoine résidait dans la hauteur de ses bords, le renseignement d'Orose paraît bien suspect[74]. On ne saurait, en définitive, tirer de conclusion assurée de ces données, trop fragmentaires et trop suspectes.

L'archéologie vient quelque peu à notre secours : on a découvert, en effet, à divers endroits, des cales de navires qui permettent d'avoir une idée de la taille d'une galère antique. Il faut toutefois préciser que ces docks sont tous d'époque grecque ou hellénistique, et que nous ignorons tout des *naualia* d'époque romaine : l'application des résultats de ces fouilles à une époque plus tardive doit donc se faire avec prudence; les dimensions des galères grecques ne sont pas nécessairement celles des galères romaines impériales et on ne les mentionne ici qu'à titre de comparaison.

On a trouvé des cales à Athènes, Apollonia de Cyrénaïque, Acarnania, au Sounion, à Syracuse, Carthage, Thurii et Rhodes. Toutes se présentent sous la forme de longues plates-formes de pierre plongeant dans la mer, bordées par des rangées de colonnes destinées à supporter le toit : l'aspect extérieur devait donc être celui d'un grand hangar allongé descendant en pente douce vers l'eau[75].

A Athènes, les cales de Zea, fouillées en 1885, ont une largeur de 3 m environ, une longueur à sec de 37 m[76]. La largeur du bâtiment entre les deux rangées de colonnes, est légèrement inférieure à 6 m. Les docks de Munichia sont pratiquement identiques.

[74] Sur la plus grande hauteur des polyrèmes, voir *infra* p. 50 sqq.

[75] L'architecture des cales antiques et des docks sera étudiée ultérieurement p. 161.

[76] I. Dragatzes et W. Dörpfeld, *Praktika tes Archaiologikes Hetaireias*, 1885, p. 63-68. Cf. *GOS* p. 182, avec la bibliographie complète et les discussions de détail. A Zea, comme d'ailleurs pour les autres cales citées *infra*, la longueur connue est généralement la longueur hors de l'eau; toutefois, dans la mesure où les cales se prolongeaient évidemment sous l'eau pour faire glisser les navires, et où le niveau de la mer a changé, depuis l'Antiquité, de façon différente selon les endroits, les dimensions des cales ne sauraient avoir une valeur absolue. Il est d'autre part très vraisemblable que les bateaux n'avaient pas des dimensions parfaitement standardisées d'un bout à l'autre de la Méditerranée. Voir aussi désormais à Zea deux cales de 4,70 m de large, fouillées sur 20 m (*BCH*, 1979, p. 541).

Ces cales remonteraient au début du quatrième siècle[77]. Dans la mesure où, à cette époque, le bateau le plus usuel est la trière, on en a généralement conclu que les hangars du Pirée abritaient ce type de navire.

A Apollonia, les cales mesurent un peu moins de 40 m en longueur, sur 6 m de large entre les colonnes. Elles seraient d'époque «grecque»[78].

A Oeniadae, en Acarnanie, les cales ont une longueur estimée de 47 m, sur 3,25 m de large, avec une distance légèrement supérieure à 6 m entre les colonnes. Elles dateraient au plus tard du troisième siècle avant notre ère[79].

Les docks du Sounion sont, au contraire, plus petits puisqu'ils mesurent 21 m sur 2,60 m. Ils remonteraient à la fin du cinquième siècle et auraient été construits pour des vedettes destinées à surveiller les approches de l'Attique[80].

A Syracuse, la longueur des cales n'est pas connue; la largeur serait de 6 m[81].

A Carthage, les fouilles récentes sur l'îlot de l'Amirauté ont permis de dégager des *neoria* puniques des quatrième-troisième siècles. Leur longueur totale est difficile à estimer : elle est en tout cas supérieure à 30 m. Leur largeur varie entre 5,9 m au centre de l'île, et 6,2 m à 15 m du centre. Deux des cales ont une largeur de 7,9 m[82].

A Thurii, les cales récemment fouillées ont une dimension maximale de 25 m et pouvaient accueillir des bateaux larges de 5 m[83].

[77] Graser, *Philologus*, XXXI, 1872, p. 24 pensait pouvoir distinguer divers types de cales pour les différents types de bateaux. Mais ses conclusions ne sont pas assurées et seules des fouilles modernes pourraient dire si les docks du Pirée accueillaient dans les mêmes cales des bateaux de différents types ou non. Le problème de la taille des tétrères et des pentères serait ainsi résolu.

[78] N. C. Flemming, *Marine archaeology*, 1965, p. 170-8. La datation n'est pas assurée. Cf. *GOS* p. 183-184.

[79] Fouilles de l'Ecole américaine en 1900 : *AJA*, VIII, 1904, p. 227-237. *GOS* p. 184.

[80] E. Kenny, *BSA*, XLII, 1947, p. 194-200. *GOS* p. 185.

[81] I. S. Cavallari et A. Holm, *Topografia archeologica di Siracusa*, 1883, p. 30. *GOS* p. 186.

[82] H. Hurst, *Excavations at Carthage, 1974 : I^st interim report, Antiquaries Journal*, LV, 1975, p. 19-20.

[83] P. Zancani Montuoro, *Uno scalo navale di Thurii*, *ASMG*, XIII, XIV, 1972-1973, p. 75-79.

A Rhodes, enfin, les docks fouillés par l'Ecole italienne en 1941 n'ont pas encore été publiés. Ils mesureraient de 3,50 m à 6,30 m, et seraient datés de 200 avant notre ère[84].

De l'ensemble de ces données, on peut tirer quelques conclusions prudentes : si les docks d'Athènes renfermaient bien des trières, comme on le suppose généralement mais sans preuve formelle, on peut estimer la longueur d'un de ces bateaux à un peu moins de 40 m, pour l'époque classique, avec une largeur un peu inférieure à 6 m, caisse de rames comprise. J. S. Morrison avance les chiffres de 35 m × 4,9 m, soit une *ratio* de 7,28[85]. Il existait toutefois des docks plus petits, comme l'atteste l'exemple du Sounion; on ne saurait toutefois préciser quel type de bateau ils abritaient.

Reste le problème des tétrères, pentères et autres navires de haut bord : étaient-ils comme l'affirme J. S. Morrison[86] dans les mêmes cales que les trières? Autrement dit, avaient-ils la même taille que celles-ci? A Athènes le problème n'est pas tranché; à Carthage, en revanche, on semble bien avoir des cales plus larges (7,9 m) mais aussi longues que la moyenne. Ces cales étaient-elles destinées à de plus gros bateaux que les trières? La réponse à ces questions est encore prématurée, mais elle permettrait de connaître beaucoup mieux l'architecture des polyrèmes[87].

On est sur un terrain plus ferme avec les épaves de Marsala, d'époque punique. Les calculs définitifs permettent d'estimer la

[84] Une étude de D. Blackmann dans les publications de l'Ecole britannique d'Athènes est annoncée par R. Stillwell, *Princeton Encyclopedia of classical sites*, Princeton, 1976, art. Rhodes. Les renseignements cités sont empruntés à la chronique du *BCH*, CI, 1977, p. 543.

[85] La précision à laquelle arrive J. S. Morrison en calculant la taille des trières (115 pieds anglais × 16, soit 35 m × 4,9 m) est stupéfiante. Ses calculs sont évidemment fondés sur la taille des docks de Zea et Munichia, mais l'imprécision même de la longueur des cales rend impossible tout calcul aussi précis. On est sur un terrain un peu plus ferme avec la largeur des cales, mieux connue (6 m). Mais pourquoi n'accorder que 4,9 m de large aux trières, quand les docks font 6 m? (Cf. *GOS* p. 285 et planche 31)?

[86] Voir *infra* p. 50.

[87] Nous avons tendance, pour notre part, à penser que ces cales larges servaient bien à des bateaux du type «tétrère» ou «pentère», etc..., pour des raisons que nous expliquons *infra* p. 50 sqq. On se rappellera, en outre, la taille du «Monument des taureaux», à Délos, identifié comme un trésor renfermant un navire de 49,16 m × 8,86 m. Cf. P. L. Couchoud et J. Svoronos, *Le monument dit des «taureaux» à Délos et le culte du navire sacré*, *BCH*, XLV, 1921, p. 270-294. Ce bateau est plus grand qu'une trière.

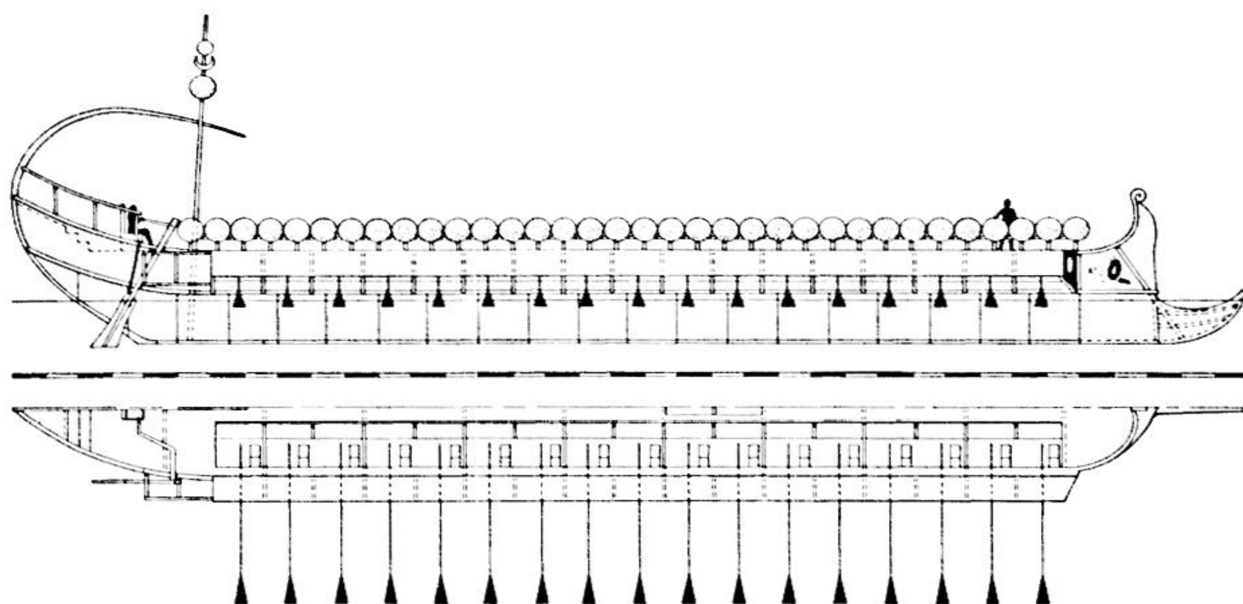


Fig. 1 – Reconstitution de la Punic Ship, Marsala (d'après H. Frost, *op. cit.*).

longueur du bateau à 35 m environ, pour une largeur maximale de 4,80 m, soit une *ratio* longueur/largeur de 7,29. La ligne de flottaison était située à 1,20 m de hauteur, ce qui implique un tirant d'eau très faible. Ces chiffres sont remarquablement cohérents avec ceux que l'on suppose pour les trières athéniennes, mais ils sont une estimation, au moins pour la longueur, puisque la Punic Ship n'était véritablement conservée qu'à la poupe[88]. Ils corroborent toutefois ce qu'on pouvait jusqu'ici penser.

Il reste que ces dimensions sont valables pour les seules trières de l'époque classique ou hellénistique. Il est en effet impossible de savoir, dans l'état actuel de nos connaissances, si la trière romaine impériale avait la même taille. On peut le supposer, en rappelant que le bateau d'Enée, conservé à Rome, avait une longueur de 35 m, et une largeur de 7,4 m. Cette dimension de 35 m devait être à peu près standard pour la plupart des vaisseaux longs, avec peut-être des variations en hauteur ou en largeur, selon les modèles. Ces suppositions doivent toutefois être accueillies avec prudence[89].

[88] Cf. H. Frost, *loc. cit.* p. 271.

[89] Si l'on s'en tient aux dimensions données par J. S. Morrison pour la trière athénienne on obtient une *ratio* longueur/largeur de 7,2 qu'il faut comparer avec celles du «bateau d'Enée» (4,8). On savait pourtant construire des galères de

Les monuments figurés ne résolvent guère, eux non plus, les questions qu'on peut se poser sur la taille des bateaux de guerre. Il faut tenir compte, en ce qui les concerne, des déformations dues aux connaissances plus ou moins précises des artistes, au fait que ces derniers avaient souvent tendance à figurer, non un bateau de proportions exactes, mais les éléments les plus caractéristiques de ce bateau, négligeant ainsi les parties les moins «typiques»: c'est ainsi qu'on peut bien souvent expliquer pourquoi les navires représentés ont une poupe et une proue démesurément agrandies par rapport au reste du bateau dont la carène apparaît souvent tronquée, avec un petit nombre de rames. Au demeurant, bien des surfaces décoratives imposaient à l'artiste une telle déformation, sans laquelle le motif eût été incompréhensible ou illisible; c'est le cas notamment des monnaies. D'autres surfaces décoratives exigeaient bien souvent un raccourci, sans lequel la surface employée eût été trop grande: tels sont, notamment, les bas-reliefs de la colonne trajane, sur lesquels les galères montrent quelques rames seulement, et où les bateaux sont évidemment disproportionnés par rapport à l'échelle humaine[90].

On peut se demander, dans ces conditions, s'il est légitime d'utiliser une représentation figurée comme le relief Lenormant pour calculer la taille d'une trière; c'est pourtant ce qu'a fait J. S. Morrison, qui, supposant que la distance d'un sabord de nage à l'autre était de deux coudées, pour des raisons déjà expliquées[91], applique cette échelle à l'ensemble du relief, et calcule ainsi la hauteur de la trière athénienne[92] : rien ne prouve que l'échelle soit

dimensions beaucoup plus grandes: le navire I de Nemi mesurait 71,30 m sur 20 m; le bateau 2 mesurait 70,80 m sur 30 m, en comptant l'apostis, très large (G. Ucelli, *Le navi di Nemi*, Roma, 1940). Quant au navire de Ptolémée IV Philopator, décrit par Athénée, V, 203 e, il mesurait 280 coudées sur 38, pour une hauteur totale de 48 coudées (124,32 m × 16,872 m × 21,312 m). Les galères hellénistiques de très grande taille comme celle que décrit Athénée, servaient incontestablement de navires de guerre, même si leur complexité les rendait difficilement utilisables (sur ces bateaux, voir L. Casson, *The Supergalleys of the Hellenistic Age, MM*, 55, 1969, p. 185-93.

[90] Un phénomène identique de déformation systématique se rencontre sur les ex voto marins du siècle passé, dans lesquels les cuirassés à éperon ont tous un éperon et un massif arrière sensiblement amplifiés. Il s'agit là parfois d'une maladresse, mais aussi d'une déformation culturelle qui veut faire voir la partie importante et symbolique du navire (cf. E. Rieth, *loc. cit. supra* p. 13).

[91] Voir *supra* p. 28 le texte de Vitruve.

[92] *The Greek Trireme, MM*, 27, 1941, p. 14-44.

uniforme et que certaines parties de la sculpture n'aient pas été raccourcies ou allongées pour des raisons que nous ignorons d'autant que nous ne possédons qu'une partie du relief.

On ne saurait, dans ces conditions, tirer augument des monuments figurés pour calculer des proportions *absolues*; tout au plus peut-on remarquer que certaines peintures de marines pompéiennes nous offrent des vues sans doute assez proches de la réalité : les navires semblent nettement plus longs que larges, leur pont semble assez bas sur l'eau (fig. 40). On ne saurait en dire bien davantage sans se livrer à des spéculations gratuites.

C'est pourquoi on accuellera avec réserve l'idée selon laquelle la tétrère figurée sur le graffite d'Alba Fucens est trop basse sur l'eau pour contenir plus de deux ou trois rangs de rames en hauteur. De même, vouloir exclure l'hypothèse de quatre ou cinq rangées de rames superposées sous prétexte qu'aucune monnaie ne représente un tel système paraît excessif : l'argument *a silentio* ne peut être retenu et on rappellera que certains niaient l'existence de plusieurs bancs de rames superposés avant la découverte du relief Lenormant, et même après[93].

De cette étude sur les coques ressortent quelques points qu'il importe de souligner : il paraît clair, tout d'abord, que les chiffres absolus généralement admis pour la taille des vaisseaux de guerre sont quelque peu sujets à caution, surtout lorsqu'on veut les appliquer à l'époque impériale; ils semblent toutefois corroborés par la fouille de la Punic Ship de Marsala, bien que la restitution de la longueur de cette épave ait pu être influencée par les calculs précédents de J. S. Morrison sur les trières athéniennes. Pour les cinquième-troisième siècles, une *ratio* longueur/largeur d'environ 7 semble acceptable pour les trières. Il n'est en revanche pas possible de préciser si cette *ratio* s'applique à tous les types de bateaux longs, notamment les polyrèmes : la nature des galères de Marsala n'est pas connue, mais on a parfois avancé l'hypothèse de liburnes[94]. Dans ce cas, ces navires auraient des dimensions identiques

[93] *SSAW* p. 117; 155-156. C'est pourquoi on évitera de suivre H. D. Viereck (*op. cit.* notamment p. 35) qui se fie, sans critique, aux données des représentations figurées : peut-on estimer ainsi le nombre des rameurs en comptant ceux qui apparaissent sur une mosaïque ou un bas-relief? A ce compte, on pourrait aussi bien affirmer que les galères de la colonne trajane n'ont que trois ou quatre avirons par rang. Le problème est identique pour la mosaïque d'Althiburus, où le plus souvent, seul un rameur unique indique le mode de locomotion du bateau.

[94] *Frost* p. 270; L. Basch, *IJNA*, 1975, p. 216.

à celles des trières athéniennes, ce qui semble étrange, si l'on tient compte du fait que la liburne était généralement considérée comme un bateau léger. A l'inverse, on remarquera que les docks de Carthage contenaient des cales de taille différente. La logique la plus élémentaire conduit donc à penser que les galères de rang différent avaient des dimensions différentes, ce qu'on a souvent nié; mais si l'on accepte notre affirmation, il faut provisoirement accepter l'idée que les hypothèses de J. S. Morrison sur la taille des galères s'appliquent strictement aux trières athéniennes du cinquième ou du quatrième siècle; on ignore en effet tout des autres types de bateaux, et notamment de leur évolution avec le temps[95].

Les lignes d'eau sont, elles-aussi, mal connues, sauf dans le cas de Marsala : il nous paraît difficile, dans ces conditions, d'estimer le déplacement d'une galère de combat, ce qu'on a pourtant souvent tenté, avec des écarts qui variaient entre 110 tonnes métriques et moins de 36[96]. Seul le déplacement de la Punic Ship de Marsala peut être estimé, sans trop d'erreur puisqu'il s'agit d'une épave, à 120 tonnes métriques, ce qui est supérieur à tous les calculs précédents, qu'il faut donc revoir en hausse[97]. On voit sur cet exemple combien il est hasardeux de se livrer à des calculs de poids, de tonnage, de dimensions sur les bateaux antiques, en l'absence de fouilles sous-marines.

D'autres éléments paraissent toutefois devoir être soulignés : il apparaît, en effet, que la technique de construction n'est guère différente quand il s'agit de navires ronds et de navires longs : non seulement les pièces principales de la coque sont identiques, mais le mode d'assemblage est comparable. Le vocabulaire, commun aux galères et aux vaisseaux de commerce, atteste du fait que ces différents types d'architecture, malgré leurs différences de finalité, procédaient d'une même tradition navale. De ce point de vue, l'apport des épaves de Marsala est fondamental.

Cette fouille a, en outre, un autre mérite, du point de vue qui nous intéresse ici : elle montre, en effet, l'étroite parenté qui unit les galères classiques et hellénistiques aux galères romaines puis byzantines. Si une évolution a eu lieu, ce qui est probable, elle

[95] Cf. P. R. V. Marsden, *Warships on Roman coins, MM*, 50, 1964, p. 260.

[96] V. Foley, W. Soedel, J. Doyle, *A trireme displacement estimate, IJNA*, II, 1982, p. 305-318.

[97] *Frost* p. 271.

s'est faite apparemment sans rupture : la reconstitution qu'on peut tracer des dromons byzantins, à l'aide des textes, corrobore d'assez près nos connaissances sur les galères classiques ou hellénistiques. Certes, on ne peut affirmer que les trières romaines ressemblaient en tout point aux épaves de Marsala, et l'absence de tout document autre que les sources iconographiques se fait particulièrement sentir, notamment pour la période de l'Empire. Toutefois, la filiation entre les vaisseaux longs de l'époque hellénistique et ceux de l'époque romaine, puis paléo-byzantine ne semble pas faire de doute : on le constate dans l'étude des coques; on pourra encore le vérifier dans l'examen des superstructures.

La propulsion du navire

Les rames.

Les galères de combat se caractérisent essentiellement par une propulsion à rames, ce qui n'exclut pas l'existence d'une propulsion auxiliaire à voiles, pour reposer la chiourme, et effectuer les traversées les plus longues, notamment aux allures portantes. Au moment du combat, toutefois, ce sont les rameurs qui jouent le rôle moteur principal, et donnent à la galère sa vélocité maximum.

Il existe plusieurs méthodes pour disposer la chiourme. La plus simple est de placer chaque homme à un aviron et d'asseoir tout l'équipage en file. Pour accroître la vitesse, on doit augmenter le nombre des rameurs, donc allonger le bateau, ce qui ne peut se faire au-delà de certaines limites, sans quoi le navire devient de plus en plus fragile, notamment en cas de grosse mer.

Pour remédier à cet inconvénient, on peut faire pousser chaque aviron par plusieurs hommes, solution connue sous le nom de nage «a scaloccio». Une autre possibilité, utilisée par les galères vénitiennes, consiste à placer plusieurs rameurs sur un même banc, oblique par rapport à l'axe longitudinal du bateau, chaque homme poussant son propre aviron (nage «a zenzile»). Les Anciens, pour leur part, adoptèrent des conceptions techniques très différentes de celles qu'on vient d'exposer, en superposant en hauteur les files de rameurs.

Le système d'arrangement des rames, dans les galères antiques, est une des questions qui ont le plus passionné et divisé les archéologues de tous les temps : il serait inutile, et hors de propos,

de rappeler tous les débats qui ont surgi à ce sujet, et les diverses solutions qu'on a proposées. En ce qui concerne la trière, la controverse n'est certes pas définitivement réglée, mais on s'accorde désormais pour penser que ce bateau avait effectivement trois rangs de rames superposées, ce qui limite le débat à des questions plus mineures[98].

A l'époque archaïque, déjà, existaient des bateaux à deux rangées de rames superposées : un tel système apparaît sur le relief du palais de Sennacherib, vers 700 avant J.-C.[99]. La trière athénienne fut créée par l'introduction, au-dessus du banc supérieur de nage des bateaux préexistants, d'un troisième étage de rames, logé dans une caisse bâtie le long de la coque, à l'extérieur, en une sorte d'encorbellement (παρεξειρεσία) qui suivait la forme de la coque[100].

Les rameurs athéniens, dont nous savons qu'ils maniaient chacun une rame différente[101], étaient ainsi superposés, mais légèrement décalés les uns par rapport aux autres, aussi bien dans le sens longitudinal que dans le sens latéral du bateau, ce qui permettait à un équipage entraîné de ne pas entrechoquer ses avirons. On avait ainsi, de haut en bas, les thranites (sur le banc, ou θρᾶνος), les zugites (sur les baux, ζύγα), et les thalamites («qui sont dans la chambre», c'est à dire dans la coque, θάλαμος).

Les avirons des deux rangées inférieures passaient par des sabords ménagés dans la coque; ces sabords étaient bouchés par

[98] J. S Morrison, *Notes on certain Greek nautical terms and on three passages in IG II² 1632, CQ,* 41, 1947, p. 122-135; *Id., The Greek trireme, MM,* 27, 1941, p. 14-44; *Id., GOS* p. 169 sq. La controverse essentielle portait sur la superposition des rames, certains estimant impossible de faire nager des avirons superposés, même par des marins consommés. Ils proposaient donc des systèmes semblables à ceux des galères connues à l'époque moderne : soit trois (ou n) rameurs par aviron, soit trois rameurs poussant chacun une rame, sur le même banc. W. Tarn proposa même d'entendre le mot «trière» comme signifiant une division longitudinale du navire en trois chiourmes. La controverse a cessé depuis l'étude de J. S. Morrison qui a mis en relief l'évidence offerte par les monuments figurés; désormais on verra aussi A. W. Sleeswyck, *A new reconstruction of the Attic trieres and bireme, IJNA* XI, p. 35-46.

[99] *SSAW* fig. 76.

[100] Sur la παρεξειρεσία et l'ἐπωτίς, *GOS* p. 281-3. Sur la date des premières trières, cf. J. A. Davison, *CQ,* 1947 p. 18-24; J. Morrison, *MM,* 1979, p. 53-63.

[101] Thucydide II, 83,2. C'est aussi ce que montrent les divers monuments figurés, notamment le relief Lenormant, ou le vase de Thalos (*GOS,* planches 23 a, 24 et 26 a).

des manchons de cuir qui évitaient aux paquets de mer d'entrer dans le bateau. Les avirons de la rangée supérieure, au contraire, étaient manœuvrés par l'intermédiaire de tolets disposés sur le bord de la *parexeiresia*[102].

Il semble que les solutions adoptées à Athènes n'aient pas été retenues universellement, puisque les Phéniciens avaient construit des trières d'après un autre modèle : les monuments figurés prouvent, en effet, que les marins phéniciens, au lieu d'avoir adopté le système de la caisse de rames pour placer leur troisième rang d'avirons, avaient, au contraire, surélevé la coque de leur bateau; une terre cuite trouvée à Erment, en Egypte, montre que, si le banc de nage inférieur passe toujours ses rames dans la coque, à travers des sabords, il n'en est plus de même du rang médian, dont les avirons sont montés sur des tolets, au-dessus du platbord, tandis que le rang supérieur est placé sur une sorte de plate forme, fixée par des baccalats droits qui ne dépassent pas extérieurement de la coque[103].

A l'époque hellénistique, en revanche, la caisse de rames ressemblait à un coffrage de forme rectangulaire, capable d'accueillir non plus seulement le banc de nage supérieur, dont les rames étaient maniées auparavant par l'intermédiaire d'un tolet, mais deux rangs d'avirons (ou peut-être davantage?), entièrement logés dans le coffrage, et passant à l'extérieur par un sabord : c'est ce que montre clairement le socle de la Victoire de Samothrace au musée du Louvre[104]. Un système identique existait encore vers le milieu du premier siècle après J.-C., puisque le second bateau de Némi possédait une telle boite à rames[105]. L'aspect de ce type de

[102] Les controverses portent sur la longueur des rames, la place exacte des membres de la chiourme, la position des rames par rapport aux préceintes, l'angle de manœuvre des avirons par rapport à l'eau, etc . . . Sur ces questions, voir R. Anderson, *Oared fighting ships*, Londres, 1962, et P. Gille, *Les navires à rames de l'Antiquité; Trières grecques et liburnes romaines, Journal des Savants*, 1965, p. 36-71. A. Sleeswyck, *art. cit.* a proposé un nouvel examen de l'architecture de la παρεξειρεσία. Nous n'entrerons pas dans ces discussions qui ne concernent pas la période que nous étudions ici.

[103] Voir L. Basch, *Phœnician oared ships*, *MM*, 55, 1969, p. 139-162; 227-245; une bonne photographie de la terre cuite d'Erment, identifiée comme une galère phénicienne par Basch, se trouve dans *SSAW* fig. 103-104. Cf. aussi L. Basch, *Roman triremes and the outriggerless Phœnician trireme*, *MM*, 65, 1979, p. 289-326.

[104] Cf. *SSAW* fig. 118 et *GOS* planche 28.

[105] Voir G. Ucelli, *Le navi di Nemi*, Rome, 1941, planche VI.

galère est conservé sur un bas-relief architectonique de l'île tibérine, dont la pointe sud-est est sculptée en forme de navire, à la caisse de rames rectangulaire[106].

A la fin du premier siècle avant J.-C. les architectes navals auraient, selon L. Casson, modifié cet état de choses en plaçant les rames *sous* la *parexeiresia* et en perçant la coque de sabords. Dans certains cas, notamment quand il s'agit d'unités supérieures à la trière[107], le bâti rectangulaire aurait continué à exister, servant de pont d'abordage[108] et de protection pour les rames qui pouvaient se loger en-dessous, le long de la coque, en cas de danger[109]. Ces types de vaisseaux auraient été évidemment plus larges que les modèles précédents. En revanche, les bateaux plus légers, notamment ceux qui servaient sur les rivières, auraient purement et simplement supprimé la caisse latérale : les galères qui apparaissent sur les bas-reliefs de la colonne trajane n'en montreraient, en effet, aucune, selon L. Casson; leur banc de nage supérieur viendrait prendre appui directement sur le plat bord, utilisant ainsi un système déjà expérimenté à l'époque phénicienne (fig. 45-47).

L'examen des monuments figurés va nous prouver que la réalité est infiniment plus complexe.

Les documents qui figurent plusieurs rangs d'avirons dans la caisse de rames sont rares. L'un d'eux est la grande mosaïque nilotique de Palestrina (fig. 32), dont la date est souvent contestée, mais que l'on attribue généralement à l'époque syllanienne[110] : on y voit deux rangs d'avirons sortant de la caisse latérale du bateau, légèrement décalés en hauteur et dans le sens longitudinal. Cette similitude de construction avec la galère de Samothrace fait dire à L. Casson que le bateau de Palestrina représente un modèle hellénistique[111].

[106] Voir E. Nash, *Bildlexikon zur Topographie des antiken Rom*, Tübingen, 1961[1], I, p. 509, fig. 626.

[107] Pour L. Casson, les tétrères ou les pentères sont des bateaux à deux rangs de rames, au plus trois (cf. *infra* p. 47 sqq.).

[108] C'est ce que montrerait le relief, célèbre, de Préneste, aujourd'hui au Vatican; cf. fig. 38. Les combattants sont, en effet, sur le plat-bord, au-dessus de la caisse latérale.

[109] Rappelons qu'une des tactiques les plus courantes dans le combat naval de cette époque consiste à s'approcher le plus vite possible le long d'une coque ennemie, rentrer ses rames au dernier moment, et fracasser celles de l'adversaire à l'aide de ses épotides, si celui-ci n'a pas eu le temps de garer ses avirons.

[110] G. Gullini, *I mosaici di Palestrina*, Roma, 1956.

[111] *SSAW* p. 118.

Un autre de ces documents se trouve à Rome, au palais Spada : il s'agit d'un bas-relief connu et souvent reproduit, datant sans doute de la première moitié du deuxième siècle après J.-C. (fig. 33). On y voit, comme à Palestrina, deux rangs de rames légèrement décalés dans le sens longitudinal et en hauteur, sortant de la caisse. Celle-ci, au lieu d'être totalement fermée, est à claire-voie, surmontée d'un bastingage et les rames semblent s'appuyer sur le bord inférieur de la caisse, qui ressemble ainsi singulièrement à la *parexeiresia* des trières grecques classiques, telle que la reconstitue J. S. Morrison à partir des documents figurés[112]. On ne saurait pourtant conclure avec certitude de ce bas-relief qu'il représente un système de rames en usage au début du deuxième siècle de notre ère : en effet, P. Zanker, qui l'a étudié, conclut au caractère éclectique de sa composition, où entrent à la fois des éléments archaïques, grecs classiques, hellénistiques et contemporains[113]. On ne saurait ainsi préciser avec certitude la date de composition de ce bas-relief, qui pourrait, comme le suggère L. Casson, avoir été copié d'après un modèle ancien[114].

Faut-il donc penser, comme le fait cet auteur, que la projection latérale des bateaux ne servait plus de caisse de rames à l'époque impériale? Ce serait oublier l'existence de plusieurs monuments figurés qui montrent le contraire : le premier se trouve au Vatican et provient, lui-aussi, de Palestrina (fig. 38)[115]. Il s'agit d'un document commenté par la plupart des érudits qui se sont occupés de la marine romaine, et dont seul R. C. Anderson a entrevu la signification[116] : sur ce relief, en effet, la caisse est construite avec deux degrés; celui du bas, moins proéminent, laisse passer le premier rang de rames visibles, par des sabords que bouchent des manches de cuir. Le rang d'avirons du dessous passe directement à travers la coque avec le même système de sabords. Le degré supérieur de la caisse, en revanche, sert de pas-

[112] Voir *GOS* p. 281, 282.

[113] P. Zanker in Helbig-Speier, *Führer durch die öffentlichen Sammlungen klassischer Altertümer in Rom*, II, *Die Städtischen Sammlungen*, Tübingen, 1966⁴, p. 761-762 et 766-768.

[114] *SSAW* p. 118, n. 74. Un troisième document est fourni par un bas-relief de la Villa Ludovisi, identique à celui du palais Spada.

[115] Cf. F. Miltner, *Das praenestische Biremenrelief*, *JöAI*, 24, 1928, p. 88-111. W. Amelung , *Die Skulpturen des Vatikanischen Museums*, Berlin, 1908, II, planche 5, n° 22.

[116] *Op. cit.* p. 33.

serelle d'abordage pour les soldats de marine qui sont embarqués à bord. On y aperçoit un troisième rang de rames, complètement rentrées[117]. Ce bas-relief est souvent daté des années qui suivent Actium[118]. Un troisième document provient des thermes de Sousse : il serait de la première moitié du troisième siècle, selon son inventeur[119]. On y voit une galère, certainement une trière[120], navi-

[117] Plusieurs auteurs ont suggéré que les volets obliques qui sortent de la partie supérieure de la caisse latérale sont en réalité des rames au repos rangées à l'intérieur du bateau : c'est l'opinion de W. L. Rodgers, *Greek and Roman naval warfare*, US naval Institute, 1937, p. 514-6. A. Köster a même soutenu que ce rang de rames est en réalité double, et que le bateau serait une tétrère, avec deux rangs inférieurs et un rang supérieur de thranites double (A. Köster, *Das antike Seewesen*, Berlin, 1933, p. 150). R. Anderson, *op. cit.*, p. 32 estime irrecevable l'opinion de A. Köster, parce que le nombre des volets de la caisse n'est pas exactement double du nombre des rames. Toutefois, faut-il s'attendre à une telle précision sur une sculpture? Il est bien difficile d'en juger. Quant à L. Casson (*SSAW* p. 145 n. 17), il affiche avec quelque raison son scepticisme devant l'opinion d'E. Simon (in Helbig-Speier, *loc. cit.*) qui reconnaît des lances dans ces volets, mais il ne mentionne pas l'interprétation de W. Rodgers et de A. Köster et ne se prononce pas sur la signification de cette partie du bas-relief. Il semble que la seule explication rationnelle soit celle d'un troisième rang d'avirons : on voit mal, en effet, ce que des lances viendraient faire à cet endroit; d'autre part, un troisième rang de rames est possible, dans la mesure où la projection latérale qu'on voit sur le relief peut parfaitement accueillir les avirons supérieurs; que les deux caisses, celle du haut et celle du bas, offrent une profondeur différente n'est pas gênant du point de vue technique, au contraire. Sur le nombre même des avirons, on ne peut rien dire : 1) parce qu'on ignore tout du degré de réalisme du bas-relief, 2) parce qu'on ne sait pas quel était, à l'époque romaine impériale, le nombre d'avirons du haut, sur une trière (rappelons qu'à l'époque grecque classique, il était supérieur au nombre des deux rangs du dessous). 3) On verra *infra* p. 119 notre opinion sur l'arrangement des rames dans les polyrèmes romaines, opinion qui exclut que le relief de Préneste soit une polyrème. 4) Les avirons n'apparaissent pas toujours sur les représentations iconographiques, même lorsque leur place est prévue : c'est le cas du graffite de Malaga (fig. 65), où les avirons du dessus ne sont pas visibles, bien que les sabords soient figurés. De cette série de remarques, on conclura que le relief de Préneste figure, non une birème, comme on l'affirme généralement, mais une trière, ce qui explique les anomalies qu'on reconnaissait dans son armement, trop important pour celui d'un petit bateau, surtout d'une liburne de cette époque, dont on sait qu'il s'agissait de bateaux légers (voir *infra* p. 104) mais normal dès lors qu'il s'agit d'un bateau plus gros.

[118] W. Amelung, *op. cit.*, Text, II, p. 71. F. Miltner, *art. cit.*

[119] L. Foucher, *Thermes romains des environs d'Hadrumète, Notes et documents*, I, (NS), Tunis, 1958, planche VIII, a. *Id.*, *Navires et barques figurés sur des mosaïques découvertes à Sousse et aux environs, Notes et documents*, XV, Tunis, 1957, p. 17, fig. 9.

[120] Si l'on en croit les tesselles noire disposées régulièrement dans la coque, ct

guer à la rame, mât baissé, avec la seule voile d'avant : là aussi, les avirons sortent de la caisse (fig. 41).

On ajoutera un bas-relief de marbre, inédit, qui se trouve aujourd'hui à l'Antiquarium du Palatin; il proviendrait d'une fouille de sauvetage, effectuée à Rome, via di San Gregorio au pied du Palatin[121]. Il figure une galère à un rang de rames qui sortent d'une caisse latérale à travers des manchons de cuir. Au-dessus, le pont est supporté par des baccalats droits. Des traces de pieds humains sont visibles au-dessus (fig. 54-55).

Ces premières remarques permettent de suspecter la théorie, développée par L. Casson, selon laquelle les galères romaines se seraient, à partir du premier siècle après J.-C., passées de la caisse de rames inventée par les Grecs. On peut toutefois se demander si tous les types de bateaux, et notamment la trière, continuaient à être construites avec ce système. Il revient à L. Basch d'avoir récemment montré l'originalité des architectes romains, en ce domaine[122].

R. C. Anderson avait attiré l'attention sur le fait que la trière du monument de Cartilius Poplicola, à Ostie, présentait trois rangées de rames qui passaient toutes par des sabords, *à l'intérieur de la caisse de rames* (fig. 36); il s'agissait donc d'un véritable changement par rapport aux trières athéniennes classiques, dont on pensait alors qu'elles avaient constitué un modèle permanent pendant toute l'Antiquité[123]. Or ce bas-relief de Cartilius Poplicola, sans doute du début de l'époque augustéenne, ou de la fin de la République, ne constitue pas un cas unique : L. Basch relève, en effet, que ce que l'on prenait pour des rangées de rames, sur la peinture des *naualia* pompéiens (fig. 31) représente, en réalité, les étais qui tiennent les bateaux dans les cales, à sec : on voit, en revanche, sur la caisse de rames, trois points sombres qui figurent les sabords d'une trière. Des plats en céramique de Calès, signés de Canoleius, montrent un système de rames passant par trois rangées de

qui pourraient être des sabords. On verra aussi les bas-reliefs du Musée du Capitole, fig. 52-53.

[121] La fouille est inédite, de sorte qu'il est actuellement impossible de savoir de quel contexte archéologique provient ce bas-relief, et de quelle époque on peut le dater. Les renseignements et les photographies on été obligeamment fournis par A. La Regina.

[122] L. Basch, *Roman triremes, art. cit.*

[123] R. C. Anderson, *op. cit.* p. 33.

sabords dans une caisse de rames[124]. Enfin, sur une des trières des célèbres bas-reliefs de Pouzzoles (fig. 35), et sur une fresque de la collection Albani apparaît une architecture identique[125]. La conclusion qui s'impose est, naturellement, que les Romains, à partir d'une date indéterminée, ont abandonné le système mis en place par les Athéniens, sans pour autant adopter celui des Phéniciens : ils ont mis au point une solution originale, toujours utilisée sous l'Empire, qui consistait à faire passer les trois rangées de rames de la trière dans une caisse.

Les sabords devaient donc donner l'impression d'une série de niches rondes et sombres : d'où, probablement, le nom de *columbarium*, donné à la caisse de rames, expression imagée que nous a conservée Isidore de Séville[126]. Ce bâti s'est certainement conservé jusqu'à l'époque byzantine : voici, en effet, comment un Anonyme du dixième siècle le décrit : «Le bâti par où passent les rames est appelé «vantail» (θυρέον), l'endroit où celles-ci sont attachées, le «tolet» (σκάλμος), ce qui les attache «l'estrope» (τροπωτήρ). Au-dessus du tolet c'est l'épiscalme, les trous où la rame s'attache, les «sabords» (τρήματα). La peau adaptée au tolet lui-même, c'est la gaine qu'on appelle chez nous le manchon (μανικέλλιον). Au-dessus de ce banc de nage, il y a la préceinte, puis de nouveau le vantail, là où se trouve le banc de nage supérieur»[127]. Certains dromons byzantins possédaient donc *deux* caisses de rames.

Il reste toutefois à se demander, avec L. Casson, pourquoi, dans certains cas, les rames semblent apparaître non pas dans,

[124] Musée National, Naples; Musée du Louvre, Paris; Martin von Wagner Museum, Würzburg (deuxième moitié du troisième siècle : cf. J. P. Morel, *Céramique companienne. Les formes*, Rome, 1981).

[125] S. Reinach, *Répertoire des peintures grecques et romaines*, Paris, 1922, p. 165.

[126] Isidore, XIX, 1, 2 : *Columbaria in summis lateribus nauium loca concaua per qua eminent remi; dicta, credo, quod sint similia latibulis columbarum, in quibus nidificant*.

[127] Dain, *Naumachica*, 5, 2, 12 : Ἡ δὲ σανὶς δι᾽ ἧς αἱ κῶπαι ἐξέρχονται θυρεόν, καὶ ὅθεν μὲν ἐκδέδενται σκαλμός, ᾧ δὲ ἐνδέδενται τροπωτήρ. Τὸ δὲ ἐπὶ τῶν σκαλμῶν ἐπισκαλμίς. Δι᾽ ὧν δὲ ἤρτηται ἡ κώπη τρήματα. Τὸ δὲ πρὸς αὐτῷ τῷ σκαλμῷ δέρμα ἄσκωμα, τὸ παρ᾽ ἡμῖν μανικέλλιον. **13** Ταύτης δὲ ἄνωθεν τῆς εἰρεσίας περίτονον, εἶτα πάλιν θυρεόν, ἔνθα ἡ ἄνωθεν εἰρεσία. M. Dolley, *A neglected medieval sidelight on the Greek trireme, CQ*, XXI, 1971 pensait que ce passage montrait qu'on avait gardé le souvenir de la trière athénienne au dixième siècle après J-C, et que la tradition architecturale s'était perpétuée; on voit, en fait, que la tradition remonte à Rome.

mais en dessous de la caisse de rames. C'est le cas, en effet, d'une peinture de la maison du prêtre Amandus à Pompei (fig. 37). On y voit, de trois quart, une galère qui s'avance à forces de rames, le pont chargé de soldats. La projection latérale est supportée par des baccalats coudés, qui surplombent le système d'avirons[128].

Il est difficile, toutefois, d'identifier avec certitude cette projection latérale avec l'ancienne caisse de rames, qui aurait perdu sa fonction, comme l'affirme L. Casson; en effet, les baccalats coudés qui la supportent ressemblent étrangement à ceux qui étayent le pont des trières de l'époque classique, tels qu'on les voit sur le bas-relief Lenormant, ou le vase de Thalos[129]. De surcroît, la forêt de rames qui fait mouvoir le bateau masque ce qui pourrait se trouver dessous, c'est-à-dire une éventuelle caisse.

Un pont comme celui qu'on aperçoit sur la peinture de la Maison du Prêtre Amandus existe aussi sur un bas-relief du British Museum (fig. 39); les baccalats (droits, ou courbes, mais vus de face, comme sur le relief Lenormant?) sont bien apparents; à la différence des galères athéniennes, toutefois, le bâti qu'ils forment est plein, puisque les avirons du rang supérieur passent par des manchons et non par des tolets.

Enfin, une des deux trières de Pouzzoles (fig. 34) montre un système analogue : les trois rangées de rames sortent, en effet, directement *sous* la caisse de rames. Or ce bas-relief est évidemment contemporain du premier que nous avons analysé (fig. 35) et dont les trois étages d'avirons passaient dans le *columbarium* : il faut en conclure, avec L. Basch, que les rames dans ce dernier cas s'appuyaient sur la partie inférieure de la caisse comme sur une sorte d'apostis.

Cette hypothèse, techniquement satisfaisante, doit être rapprochée d'un modèle en terre cuite, du musée de Sparte, daté par L. Basch de l'époque romaine. Ce modèle représente un navire cataphracte dont le pont est porté par des étais verticaux. Une «poutre» en saillie, soutenue par des baccalats courbes, court tout le long du navire. Deux hypothèses sont possibles : dans la mesure où il n'y a pas de sabords, les rames devaient s'appuyer soit sur la lisse du plat bord et passer en dessous de la poutre, ce qui les

[128] A. Maiuri, *Monumenti della pittura antica scoperti in Italia*, III, Pompei, fasc. II. *Le pitture della casa di M. Fabius Amandus, del sacerdos Amandus e di P. Cornelius Teges*, Rome, 1938, p. I, I.

[129] *GOS* pl. 23a; 24; 26a.

aurait fait plonger dans l'eau selon un angle trop aigu, soit, plus vraisemblablement, s'appuyer directement sur la poutre elle-même; celle-ci aurait donc joué le rôle d'une véritable apostis, comme sur les galères modernes[130].

Il faut, enfin, mentionner les bas-reliefs du Musée des Thermes à Paris; les consoles de la grande salle du *frigidarium* montrent, en effet, des galères chargées de trophées nautiques[131] : or on voit très bien, sur le profil d'une de ces galères, les rames sortir au ras inférieur de la caisse de rames (fig. 2).

Les Romains ont donc sensiblement modifié l'arrangement des rames sur leurs trières, par rapport aux systèmes utilisés jusqu'alors. Contrairement à l'idée qui voulait que les trières athéniennes aient constitué un modèle *ne varietur* pour l'ensemble de l'Antiquité, il apparaît que les Romains, «peuple de terriens»,



Fig. 2 – Console du frigidarium, thermes de Paris (d'après P.-M. Duval, *art. cit*).

[130] L. Basch, *Un modèle de navire romain au musée de Sparte, L'Antiquité classique* 1968, p. 136-71. Toutefois, il est difficile, sur ce modèle, nécessairement sommaire, d'être aussi affirmatif que L. Basch.

[131] P.-M. Duval, *Proues de navires de Paris, Gallia*, V, 1947, p. 123-142. L'auteur, à la suite de C. Jullian, pense que ces bateaux sont des vaisseaux ronds et non des galères, parce qu'ils n'ont pas d'éperon; en réalité, il doit s'agir de galères, dont les éperons, en bronze, ont disparu, mais dont la présence est attestée par l'existence de petits trous de fixation à la proue.

avaient une assez bonne connaissance de l'architecture des vaisseaux longs pour en modifier les règles bien établies. On rencontre, sous l'Empire, en effet, deux types de trières : celles dont les rames traversent un *columbarium* dans des sabords ménagés à cet effet; la caisse de rames peut être alors simple (galère de Cartilius Poplicola), double (dromon), ou à degrés (galère de Préneste); celles aussi dont les rames plongent dans l'eau en s'appuyant sur la partie inférieure de la caisse de rames, sans doute à l'aide de tolets reposant sur une sorte d'apostis[132].

La question des polyrèmes.

Si la question de la trière a sensiblement progressé depuis une quarantaine d'années, grâce aux recherches qu'on lui a consacrées, il n'en va pas de même pour les «polyrèmes», nom conventionnel que donnent les modernes aux navires plus gros que la trière. La difficulté vient de ce que les érudits, pourtant convaincus désormais qu'il y avait bien trois rangs de rames superposés sur les trières, éprouvent des réticences à en imaginer quatre, cinq, ou même davantage. De fait, on voit mal comment on aurait pu faire nager dix rangs d'avirons superposés, alors que les textes parlent de «*decemremis*», voire d'une ἑκκαιδεκήρης (un «16») et même d'une τεσσαρακοντήρης (un «40»), si ces termes ont encore un sens[133].

Certes, il est troublant de ne jamais voir apparaître, sur les monuments figurés, plus de trois rangs de rames étagés en hauteur[134]. Ceci peut sembler d'autant plus curieux que les «polyrèmes» ont été la norme penant toute l'époque hellénistique, et que de nombreuses victoires ont été remportées grâce à elles : comment, dans ces conditions, les Anciens ne les auraient-ils pas représentées? Il faut penser, dès lors, que certaines des birèmes,

[132] Quant aux galères de la colonne trajane (fig. 45-47), l'arrangement de leurs rames paraît suspect, puisque le rang d'avirons supérieurs traverse le bastingage.

[133] Polybe, 18, 44, 6; Athénée, 5, 203 e-204 b; Cf. *SSAW* p. 103-115.

[134] A. Rich, *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, Paris, 1861, p. 525 a publié le dessin d'une monnaie de Gordien III, où il voyait *quatre* rangs de rames superposés. Ce dessin a été reproduit par E. Asmann, art. *Seewesen* de A. Baumeister, *Denkmäler des klassischen Altertums*, III, Munich et Leipzig 1888, fig. 1678 puis, récemment, avec quelques modifications qui ne concernent pas les rames, par H. Viereck, *op. cit.* fig. 29. Nous avouons ne pas avoir retrouvé cette médaille dans les catalogues. Plus probablement, il doit s'agir d'une mauvaise interprétation d'une monnaie de Gordien III, dont plusieurs émissions figurent des trières.

voire certaines des monorèmes qui apparaissent sur nombre de monuments figurés sont, en réalité, des tétrères, pentères ou autres polyrèmes, et que leur système de nage était différent de celui de la trière : leur nom aurait ainsi signifié non pas à 4,5,6, n rangs de rames, mais « poussé par 4,5,6, n rameurs ». Au lieu d'avoir plus de trois rangs d'avirons superposés, ces bâtiments n'en auraient eu qu'un seul, voire deux, poussés par le nombre de rameurs correspondant à la dénomination du bateau, soit 5 ou 3+2 dans le cas d'une pentère. Il n'y a d'ailleurs aucune évidence antique qui permette de penser que les vaisseaux de rang supérieur à la trière étaient mus selon le système décrit par Thucydide pour la trière athénienne, soit un homme par aviron[135].

Cette théorie semble étayée par divers arguments de valeur plus ou moins égale : on a voulu prouver, par exemple, que les gros bâtiments avaient moins d'avirons que les trières : on connaît, par un passage d'Andocide, le prix des rames d'une trière au cinquième siècle avant notre ère[136], 1000 drachmes, tandis qu'en 325-324, une inscription mentionne 665 drachmes pour le jeu d'avirons d'une tétrère. J. S. Morrison en a conclu que, le pouvoir d'achat de la monnaie ayant baissé, le nombre de rames d'une tétrère était inférieur à celui d'une trière[137].

L'argument n'emporte pas la conviction autant qu'on l'a cru : le texte d'Andocide, sur lequel on s'appuie, est un plaidoyer per-

[135] Cf. *SSAW* p. 155 sqq. et R. C. Anderson, *op. cit.* H. Viereck, *op. cit.* p. 52-53. Une controverse s'est élevée récemment entre J. S. Morrison, *A Note on M. Lucien Basch's Phœnician and Roman triremes, MM*, LXVI, 1980, p. 66-67, qui pense que les polyrèmes pouvaient avoir plusieurs rangées d'avirons (mais pas plus de trois et L. Basch, *A note on outriggers and galleys maioris and minoris formae, MM*, 66, 1980, p. 359-66, qui pense qu'elles n'en avaient qu'un seul. Nous ne discuterons pas ici les arguments de ces deux savants, puisque nous adoptons une position radicalement différente.

[136] Andocide II, 11 Ἐκ δὲ τούτου οὐ πώποτε οὔτε τοῦ σώματος οὔτε τῶν ὄντων ἐμοὶ ἐφεισάμην, ὅπου ἔδει παρακινδυνεύειν· ἀλλ᾿ αὐτίκα μὲν τότε εἰσήγαγον εἰς ⟨τὴν⟩ στρατιὰν ὑμῶν οὖσαν ἐν Σάμῳ κωπέας, τῶν τετρακοσίων ἤδη τὰ πράγματα ἐνθάδε κατειληφότων, ὄντος μοι Ἀρχελάου ξένου πατρικοῦ καὶ διδόντος τέμνεσθαί τε καὶ ἐξάγεσθαι ὁπόσους ἐβουλόμην. Τούτους τε εἰσήγαγον τοὺς κωπέας, καὶ παρόν μοι πέντε δραχμῶν τὴν τιμὴν αὐτῶν δέξασθαι οὐκ ἠθέλησα πράξασθαι πλέον ἢ ὅσου ἐμοὶ κατέστησαν, εἰσήγαγον δὲ σῖτόν τε καὶ χαλκόν· 12 καὶ οἱ ἄνδρες ἐκεῖνοι ἐκ τούτων παρεσκευασμένοι ἐνίκησαν μετὰ ταῦτα Πελοποννησίους ναυμαχοῦντες, καὶ τὴν πόλιν ταύτην μόνοι ἀνθρώπων ἔσωσαν ἐν τῷ τότε χρόνῳ.

[137] On a voulu aussi tirer argument du fait que les rames d'une tétrère ne semblaient pas plus longues que celles d'une trière dans l'Athènes classique sur la foi de *IG* II², 1632.

sonnel, dans lequel l'orateur, exilé par les Athéniens, rappelle ses mérites et les services qu'il a rendus à sa patrie, afin de rentrer en grâce. Pendant la guerre du Péloponnèse, il s'est procuré du bois pour les navires de la flotte, qui en manquaient, et, au lieu d'en tirer tout le profit possible, comme il aurait pu le faire en cette période de pénurie (5 drachmes par aviron, soit 1000 drachmes pour une trière qui avait 200 avirons) il en a demandé un prix très inférieur, ce qui est, à coup sûr, un beau sacrifice patriotique, qui devrait lui valoir l'indulgence des Athéniens. Le texte ne nous apprend donc nullement quel était le coût *normal* d'un jeu de rames à la fin du cinquième siècle, d'autant que le prix du bois devait fortement varier selon les circonstances économiques et militaires : le rapprochement de ce texte avec l'inscription de 325 ne paraît donc guère concluant[138].

On a pensé, en outre, que la célèbre Victoire de Samothrace, au musée du Louvre, représentait une polyrème[139] : la coque du bateau est garnie d'une caisse de rames, dans laquelle sont percés des sabords superposés, sur deux rangs, et légèrement décalés dans le sens longitudinal. Nous savons qu'il s'agit d'un monument érigé par Rhodes entre 200 et 180, à une époque où la flotte rhodienne était surtout composée de tétrères[140] : il est donc logique de supposer que la sculpture du Louvre commémore un bâtiment de ce type. On aurait ainsi inventé pour ces bateaux le nouveau système de la boite de rames[141].

Cette identification de la victoire de Samothrace a pourtant été contestée, puisque d'autres auteurs ont voulu reconnaître dans ce monument une triémiolie[142]. Quoi qu'il en soit, un raisonnement, en bonne méthode, ne peut s'appuyer simplement sur ce document pour prouver que les tétrères avaient deux rangs d'avirons; on ne peut dire logiquement 1) il est vraisemblable que les tétrères avaient deux rangs d'avirons; 2) la Victoire de Samothrace montre deux files de rames et il pourrait s'agir d'une tétrère, étant donné l'époque de construction du monument; 3) il s'agit donc d'une tétrère, et ces bateaux avaient bien deux rangs d'avi-

[138] Cf. *GOS* p. 291-292.

[139] Cf. W. Tarn, *The Greek warship, JHS*, 25, 1905, p. 137-156 et 204-218.

[140] M. Bieber, *The sculpture of the Hellenistic age*, New York, 1961², p. 125-126.

[141] Cet argument tombe toutefois de lui même, étant donné ce que nous savons désormais de la boite de rames, à l'époque romaine, y compris pour les trières.

[142] Ch. Blinkenberg, *Lindos, II, Inscriptions*, I, p. 306.

rons, ce qui prouve la validité de la théorie avancée : un tel raisonnement est circulaire et a besoin de renfort extérieur pour être consolidé. On peut tout au plus affirmer, au sujet de la Victoire de Samothrace, qu'elle a deux files d'avirons : son identification est incertaine.

En outre, on a voulu montrer que les polyrèmes antiques n'étaient pas plus larges que les trières; pour ce faire, deux arguments ont été utilisés : celui de la largeur des docks du Pirée et celui de la taille du bûcher d'Hephaistion; on a vu, toutefois, combien ces arguments étaient fragiles[143]. Au demeurant, ils nous paraissent contradictoires avec la théorie qui veut mettre plusieurs hommes sur le même banc de nage, côte à côte : si les tétrères alignaient quatre hommes sur un même aviron, de chaque côté du bateau, il fallait une largeur minimale de 8 m, en comptant 1 m d'espace vital par rameur. Nous sommes loin des 5 m de la trière, même en négligeant de compter un passage central entre les deux rangs d'avirons. Ou les polyrèmes avaient la même largeur que la trière, ou elles alignaient plusieurs hommes côte à côte : les deux hypothèses s'excluent absolument.

De même, on prétend souvent que les polyrèmes étaient fort basses sur l'eau, sur la foi d'un texte d'Orose, dont on a constaté l'incohérence[144], et au vu d'un graffite d'Alba Fucens (fig. 3), qui figure une tétrère, assez basse sur l'eau. L. Casson en a conclu que la tétrère n'était pas plus haute sur l'eau que la trière[145]. Comme le graffite n'a pas d'échelle, on peut naturellement en dire ce qu'on veut.

Il nous semble au contraire qu'on peut montrer que les polyrèmes étaient plus hautes et plus larges que les trières. Une série de textes grecs et latins, datant de l'époque des guerres civiles, met en effet l'accent sur la différence de hauteur qui existait entre les bateaux d'Octave et ceux de Pompée, d'une part, ceux d'Octave et ceux d'Antoine, d'autre part. Nous savons, par divers historiens, notamment par Florus, que les bateaux d'Octave allaient des « 2 » aux « 6 », tandis que ceux d'Antoine allaient des « 6 » aux « 9 », et même aux « 10 », selon d'autres[146]. Nous savons, à l'inverse, que

[143] *Supra* p. 29.
[144] *Supra* p. 29.
[145] *SSAW* p. 117. *NSA* 1953, p. 120.
[146] Florus II, 21, 4-6; Plutarque, *Antoine* 61, 1.

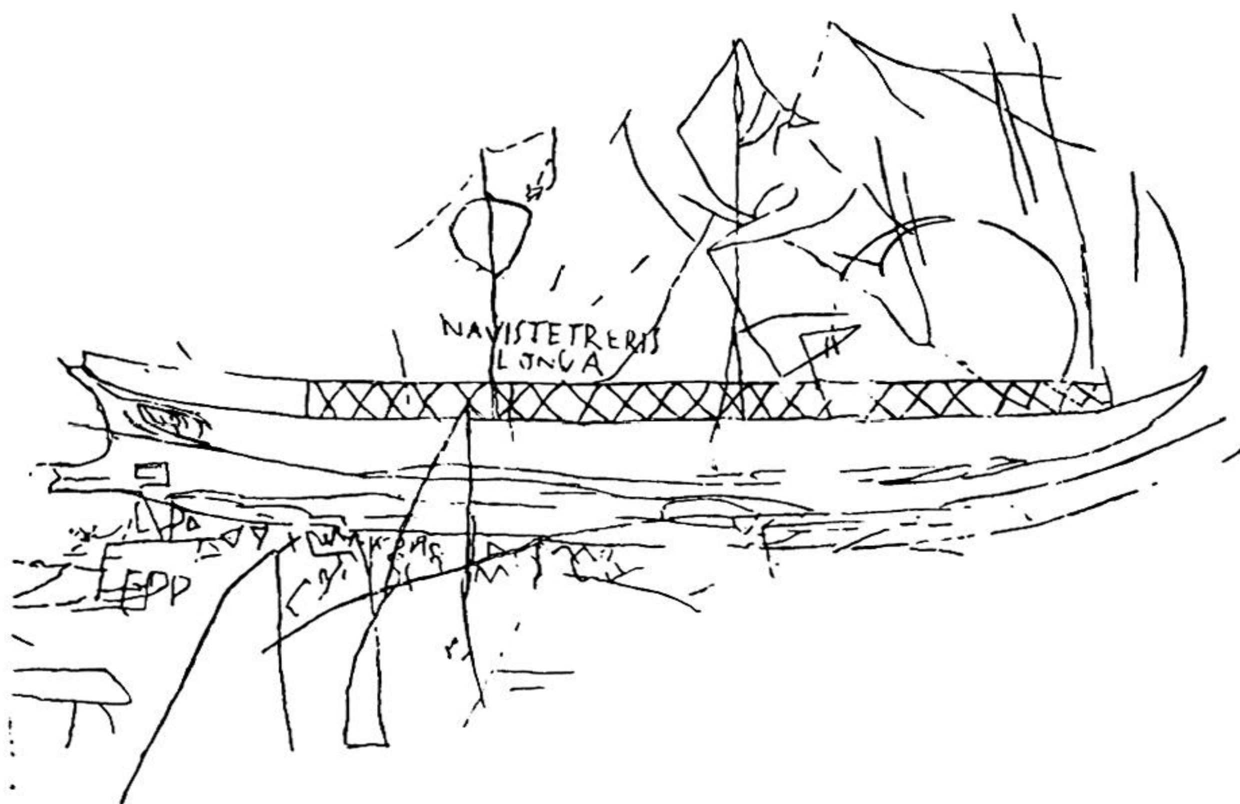


Fig. 3 – Tétrère d'Alba Fucens (d'après *SSAW*).

ceux de Pompée étaient plus légers et d'une classe inférieure[147]. Voici les passages où ces oppositions de hauteur sont les plus marquées.

En 36, au moment de la bataille de Myles, les forces des deux adversaires sont comparées par Dion Cassius[148] : ἦσαν δὲ οἱ μὲν τῷ πλήθει τῶν νεῶν, οἱ δὲ ταῖς ἐμπειρίαις τῶν ναυτικῶν προφέροντες, καὶ τοῖς μὲν τό τε ὕψος τῶν σκαφῶν καὶ τὸ πάχος τῶν ἐποτίδων οἵ τε πύργοι συνῄροντο, τοὺς δ'ἑτέρους οἵ τε διέκπλοι ἀνέφερον.

[147] Aucun texte ne nous indique clairement quelle était la classe des vaisseaux de Pompée, mais tous soulignent qu'elle était inférieure à celle des bateaux d'Octave. Cf. Appien V, 106.

[148] Dion XLIX, 3, 2 : «Les uns l'emportaient par le nombre des vaisseaux, les autres par l'expérience des matelots; les uns avaient pour eux la hauteur de leurs vaisseaux et la solidité de leurs épotides, ainsi que leurs tours, mais les qualités manœuvrières des autres compensaient ces avantages».

Octave fait surtout confiance à la hauteur de ses vaisseaux pour l'emporter sur son adversaire[149] : Μεγίστον δὲ τῷ τε ὕψει τῶν σκαφῶν καὶ τῇ παχύτητι τῶν ξύλων ἐθάρσει· Ὑπερπαχῆ γὰρ καὶ ὑπερμεγέθη κατεσκευάσθη, ὥστε ἐπιβάτας τε πλείστους ὅσους ἄγειν (καὶ γὰρ πύργους ἔφερον, ὅπως ὥσπερ ἀπὸ τείχους ἐξ ὑπερδεξίων ἀγωνίζωνται).

Appien décrit les adversaires en présence d'une façon identique[150] : ἦν δὲ καὶ τὰ σκάφη Πομπηίῳ μὲν βραχύτερα καὶ κοῦφα καὶ ὀξέα ἐς τὰς ἐφορμήσεις τε καὶ περίπλους, Καίσαρι δὲ μείζω καὶ βαρύτερα καὶ παρ'αὐτὸ καὶ βραδύτερα, βιαιότερα δὲ ὅμως ἐμπεσεῖν καὶ τρωθῆναι δυσπαθέστερα.

Pompée, pour consoler ses troupes d'avoir été battues, leur rappelle qu'elles ont lutté contre des murs de ville plutôt que contre des bateaux, et qu'il va songer à remédier à ce handicap[151].

La bataille d'Actium voit des descriptions identiques, mais, cette fois, ce sont les bateaux d'Antoine qui l'emportent par leur poids, leur taille, et leur hauteur; Antoine met l'accent sur la qualité de son équipement, et de ses vaisseaux de haut-bord[152] : τὸ μὲν γὰρ ἡ παχύτης τῶν ξύλων, τὸ δὲ αὐτὸ τὸ ὕψος τῶν νεῶν καὶ εἰ μηδεὶς ἀπ'αὐτῶν ἠμύνετο πάντως ἂν ἐπέσχε.

Il a d'ailleurs construit des vaisseaux plus hauts que ceux d'Octave, car il s'est rendu compte que la taille avait joué un grand rôle dans la guerre contre Pompée, et que c'était là une des raisons essentielles de la victoire d'Octave[153] : ἐπειδὴ γὰρ τῷ τε

[149] Dion XLIX, 1, 2 : «Il avait la plus grande confiance dans la hauteur de ses vaisseaux et la solidité de ses bois : ils avaient été construits, en effet, avec une solidité et une taille exceptionnelles, de façon à embarquer le plus grand nombre possible de soldats de marine (et, en effet, ils portaient des tours, pour que les hommes puissent combattre en position dominante, comme du haut d'une muraille) ».

[150] Appien V, 106 : «Pompée avait des vaisseaux plus courts, légers, rapides pour l'abordage et l'encerclement; César, en revanche, avait des navires plus grands, plus lourds, et, par conséquent plus lents, mais plus solides pour l'éperonnage et plus difficiles à endommager».

[151] Appien V, 108. Un épisode caractéristique montre que le tirant d'eau des bateaux de Pompée est plus faible que celui des bateaux d'Octave : après sa défaite, la flotte pirate se réfugie dans une lagune où celle d'Octave ne peut la suivre (Appien V, 108).

[152] Dion L, 18, 5 : «Car dans un cas la solidité de nos bois, dans l'autre la hauteur de nos vaisseaux les tiendraient en échec, même s'il n'y avait personne à bord pour en interdire l'accès».

[153] Dion L, 23, 2 : «Car, voyant que la défaite de Sextus était due principale-

μεγέθει τῶν τοῦ Καίσαρος νεῶν καὶ τῷ πλήθει τῶν ἐπιβατῶν αὐτοῦ ὁ Σέξτος οὐχ ἥκιστα ἥττητο, τά τε σκάφη κατεσκεύασε πολὺ τῶν ἐναντίων ὑπερέχοντα (*τριήρεις μὲν γὰρ ὀλίγας, τετρήρεις δὲ καὶ δεκήρεις καὶ τὰ λοιπὰ τὰ διὰ μέσου πάντα ἐξηποίησε*) καὶ ἐπ'αὐτὰ πύργους τε ὑψηλοὺς ἐπικατεσκευάσε καὶ πλῆθος ἀνθρώπων ἐπανεβίβασεν, ὥστε καθάπερ ἀπὸ τειχῶν αὐτοὺς μάχεσθαι.

Ce passage, confirmé par Plutarque[154], montre clairement que la classe des vaisseaux est en relation avec leur hauteur, et que les «4», «5», etc.... sont plus hauts que les simples trières, a fortiori que les liburnes de Pompée. Cette hauteur ne dépend pas exclusivement de celle des tours, comme le prouve aussi le texte que nous venons de citer : en effet, le mouvement de la phrase, en deux temps, montre bien que la hauteur est liée d'abord à la classe des vaisseaux (ἐπειδὴ γὰρ... ἐξεποίησε) mais comme les «4» ou les «10» sont déjà plus gros, plus larges, et plus hauts que les trières, on peut leur ajouter facilement des tours, qui augmentent encore leur hauteur (καὶ ἐπ'αὐτὰ πύργους...). Si l'on en doute encore, on considérera un passage de Florus, construit sur un mouvement exactement identique[155] : *Nobis quadringentae amplius naues, ducentae non minus hostium, sed numerum magnitudo pensabat. Quippe a senis in nouenos remorum ordines, ad hoc turribus atque tabulatis adleuatae castellorum uel urbium specie, non sine gemitu maris et labore uentorum ferebantur.* Le passage montre bien que la hauteur des tours s'ajoute (*ad hoc*) à celle des coques, mais qu'elle n'est pas directement en liaison avec leur taille[156]. On

ment à la hauteur des vaisseaux de César, et au nombre de ses soldats de marine, il avait construit des navires qui dépassaient nettement en hauteur ceux de ses adversaires. (Il avait, en effet, équipé peu de trières, mais avait des tétrères, des décères et tous les vaisseaux de taille intermédiaire entre ces deux catégories); en outre, il avait disposé sur ces bateaux de hautes tours, où il avait embarqué un grand nombre d'hommes».

[154] Plutarque, *Antoine* 61, 1.

[155] Florus II, 21, 4-6 : «Nous avions plus de 400 navires, les ennemis moins de 200; mais leur grandeur en compensait le nombre. Ils avaient chacun, en effet, six à neuf rangs de rames; en outre, surmontés de tours à étages qui les faisait ressembler à des forteresses ou à des villes, ils n'étaient pas sans faire, de leur poids, gémir la mer et peiner les vents».

[156] Un texte de Cicéron (*Verrines* II, V, XXXIV, 89) compare la hauteur d'une quadrirème à celle d'un rempart qui abrite les petits vaisseaux : *Erat enim sola illa nauis (i.e. quadriremis) constrata, et ita magna ut propugnaculo ceteris posset esse; quae si in praedonum pugna uersaretur, urbis instar habere inter illos piraticos myoparones uideretur.*

conclura de cet ensemble de citations que les quadrières, pentères ou autres bateaux à plusieurs rangs de rames avaient une coque plus haute que celle des trières[157].

En outre, divers textes tirés de la littérature impériale, connus, mais négligés par la plupart des auteurs, laissent entendre que les polyrèmes avaient plus de rangs de rames que les trières : le premier est un passage de Tite-Live, qui se réfère à la marine de la deuxième guerre punique. Au cours d'un combat naval, une quinquérème romaine vient à bout de deux trirèmes puniques, alors que la mer est forte : «*Quinqueremis Romana seu pondere tenacior, seu pluribus remorum ordinibus scindentibus uertices cum facilius regeretur, duas triremes suppressit*»[158].

On pourrait, il est vrai, s'appuyer sur un passage où Tite-Live parle de l'*ordo remorum* (au singulier) pour conclure à l'unicité d'un banc de nage à bord des quinquérèmes romaines[159]. Or le premier passage que nous avons cité contredit assurément le second; la raison réside sans doute dans le double sens que peut prendre le mot *ordo* : il peut signifier tantôt chiourme (au sens où l'ensemble des rameurs est disposé selon un ordre préétabli : c'est le cas de notre second passage), tantôt, au contraire, file de rames (comme c'est le cas de notre premier passage). Le texte où Tite-Live parle d'*ordinibus remorum*, au pluriel, ne peut se comprendre, dans le contexte qui est le sien, qu'avec ce deuxième sens : la quinquérème, plus large, plus grande, avec des files de rames plus nombreuses, prend mieux appui sur l'eau que la trière, plus légère; dans ces conditions elle navigue mieux (*facilius regeretur*)[160].

Un autre passage, d'Aelius Aristide, va dans le même sens[161] :

[157] On peut évidemment prétendre comme W. Tarn, *The Greek warships, JHS*, XXXV, 1905, p. 154 que ces textes sont pure rhétorique, mais ce n'est pas un argument.

[158] Tite-Live XXXVIII, 30.

[159] Tite-Live XXIV, 34, 7 : *Iunctae aliae binae quinqueremes demptis interioribus remis, ut latus lateri adplicaretur, cum exteriore ordine remorum uelut una nauis agerentur* . . .

[160] Le premier passage est pourtant connu de W. Tarn lui-même, qui le néglige, car il va contre sa théorie. R. C. Anderson, *Oared Fighting ships, op. cit.*, p. 24, l'a connu, conteste l'opinion de W. Tarn, et interprète le texte comme nous le faisons nous-même; mais par une sorte de timidité qu'on comprend mal, il n'en tire pas la conclusion que la quinquérème avait cinq rangs de rames superposés, mais deux, ce qui rend le texte complètement absurde.

[161] Aelius Aristide, *Rhodiaca*, édition Dindorf, I, p. 798.

τριήρεις δ'ἐπὶ τούτοις ὑπῆρχεν ἰδεῖν δικρότους καὶ τρικρότους καὶ ἐς ἕπτα καὶ ἐς ἐννέα στοίχους. On n'accordera pas au mot trière un sens précis, car le vocable est utilisé ici, comme c'est souvent le cas, au sens de bateau long[162]. L'intérêt du teste est ailleurs : on sait l'usage que J. S. Morrison, à juste titre, a fait des termes μονόκροτος, δίκροτος, τρίκροτος et le sens qu'il faut leur donner; ces mots signifient à un, deux, trois rangs de rames[163]. On ne connaît pas, pour autant, de termes qui signifient à quatre, cinq, six, n rangs de rames : le passage d'Aelius Aristide montre clairement qu'on utilisait, à la place, le mot στοίχος, file/rang, précédé d'un chiffre. Notre texte nous indique ainsi qu'on avait jusqu'à neuf rangs de rames superposés. L'ensemble de ces arguments, il est vrai, ne fournit pas de preuve absolue : ils permettent, tout au plus, de suspecter la théorie officielle sur la hauteur des polyrèmes et le nombre de leurs rangs de rames.

Mais il faut citer un passage de Lucain, que peu d'historiens ont pris la peine de commenter depuis les études lointaines de P. Jal, qui a connu le texte, mais l'a rejeté sans examen, comme absurde a priori[164] : il s'agit de la bataille que se livrent les flottes de César et des Marseillais; le passage contient de nombreuses et précises indications techniques sur la marine romaine et la science navale, comme l'a fort justement remarqué E. de Saint Denis[165] : ces indications montrent l'intérêt que Lucain avait pour les choses de la mer, et garantissent, en quelque sorte, la technicité et l'authenticité du passage suivant[166] :

Cornua Romanae classis ualidaeque triremes
Quasque quater surgens exstructi remigis ordo
Commouat et plures quae mergunt aequore pinus
Multiplices cinxere rates. Hoc robur aperto
Oppositum pelago. Lunata classe recedunt
Ordine contentae gemino creuisse liburnae.

[162] Voir *infra* p. 112.

[163] J. S. Morrison, *Note on certain Greek nautical terms, art. cit.*

[164] P. Jal, *La flotte de César*, Paris, 1861. W. Tarn connaissait le texte (art. cit., p. 204) mais l'a rejeté, presque sans commentaire.

[165] E. de Saint Denis, *Le rôle de la mer dans la poésie latine*, Lyon, 1935, p. 419-440.

[166] *Pharsale* III, 529-537.

Celsior at cunctis Bruti praetoria puppis
Verberibus senis agitur molemque profundo
Inuehit et summis longe petit aequora remis.

La traduction n'offre pas de difficulté particulière et tous les éditeurs s'accordent parfaitement sur le sens général[167]. Les vers 529-531 sont construits sur une progression dans la description des bateaux de la flotte de Brutus : on reconnaît d'abord les *trirèmes*, puis les bateaux à quatre rangs de rames, *quasque quater surgens exstructi remigis ordo/commouet*, enfin les bateaux plus gros, avec un plus grand nombre de rames, *et plures quae mergunt aequore pinus*. Plus loin nous aurons les vaisseaux à deux rangs, *ordine contentae gemino creuisse liburnae*, et le vaisseau à six rangs, *praetoria puppis uerberibus senis agitur*.

Nous retrouvons dans ce passage le sens d'*ordo*, déjà analysé à propos du texte de Tite-Live[168], précisé clairement par le participe présent *surgens* et surtout l'adjectif *exstructi* (disposé en hauteur).

On objectera peut-être que l'expression *quater surgens exstructi remigis ordo* n'est pas déterminante, car elle pourrait, à la

[167] Les principales traductions sont les suivantes : A. Bourgery (Budé, 1967) : « Les ailes de la flotte romaine, les solides trirèmes, celles que fait mouvoir une quadruple rangée de rameurs superposés, celles qui plongent dans l'eau un plus grand nombre d'avirons entourèrent les multiples vaisseaux. Cette masse fait face à la mer libre. Dans la flotte en croissant de lune sont en retrait les liburnes qui se contentent de s'élever en un double rang de rameurs mais par-dessus tous le vaisseau amiral de Brutus est poussé par 6 files de rames, qui, lorsque sa masse s'avance sur l'abîme, atteignent au loin de leur extrémité la plaine liquide ». J. D. Duff (Loeb) : « The wings of the Roman fleet were closed in by ships of many kinds, stout triremes, and vessels driven by four tiers of rowers rising one above another, and others that dipped in the sea a still greater number of blades. The heavy ships were set as a barrier against the open sea ; the galleys, content to rise aloft with but two bands of oars were further back in crescent formation. Towering above them all, the flag ship of Brutus, driven by 6 rows of oars and advancing its bulk over the deep reaches for the water far below with its topmost tier ».

Nisard (1837) : Aux deux ailes courbées de la flotte romaine, les robustes trirèmes et les navires qu'ébranlent 4 étages de rameurs, et ceux qui baignent encore plus d'avirons dans les eaux forment une ceinture qui enveloppe des bâtiments sans nombre . . . Mais par-dessus tous les autres le vaisseau de Brutus élève sa poupe prétorienne : ses chiourmes à 6 rangs creusent un sillon large ; sa vaste carène et ses hautes rames s'étendent au loin sur les ondes ». Lemaire (1830) ne traduit pas, mais glose le texte de la même façon que les traductions précédentes.

[168] *Supra* p. 54.

rigueur, signifier que des rameurs, placés les uns au-dessus des autres en oblique, poussent *la même* rame, ou des rames différentes, sur un même banc[169].

On objectera aussi que le passage *plures quae mergunt aequore pinus* peut évoquer le nombre total de rames, et non le nombre des rangs d'avirons : même dans cette hypothèse minimum, qui ne s'accorde pas avec la progression descriptive du texte (trières, quadrières, bateaux plus gros), on gagnerait l'idée, jusque là contestée, que les bateaux supérieurs à la trière avaient plus de rames[170].

Mais l'expression *uerberibus senis* devrait paraître déterminante aux plus sceptiques, car le distributif évoque clairement le nombre de *coups* dans l'eau. Même si l'on veut prétendre que *seni* perd quelquefois son sens distributif, on ne gagne rien puisque le vers évoque ici, non des rangs de rameurs, qui peuvent, à la rigueur, pousser à six la même rame, mais les coups donnés dans l'eau par les rangs de rames, qu'il y ait un ou plusieurs matelots pour les manœuvrer. On ne pensera pas non plus, comme le fait W. Tarn, que les hommes sont placés à six sur un même banc et poussent chacun une rame, car l'expression *exstructi remigis* interdit cette solution.

Déterminante aussi est la fin du vers 537, *summis longe petit aequora remis*, qui fait allusion, sans conteste, à la sixième rangée de rames, la plus haute, qui touche l'eau plus loin que les autres[171].

Ces derniers vers contraignent ainsi de comprendre les premiers dans le sens que nous proposons, et on pourra traduire ainsi littéralement l'ensemble de ce passage : «Les ailes de la flotte romaine, les solides trirèmes, les vaisseaux que meut une chiourme étagée sur quatre rangées de hauteur, ceux qui plongent dans l'eau un nombre de rames plus grand encore formèrent une cein-

[169] C'est l'opinion de Tarn, *loc. cit.* p. 204.

[170] *Supra* p. 48.

[171] L'autre sens possible, qui va chercher l'eau loin avec le bout de ses rames», a été retenu par l'édition Budé, qui, dans ce passage, ne livre pas une traduction exemplaire; mais l'édition Loeb, tout comme d'ailleurs Nisard, préfère le sens que nous proposons, beaucoup plus satisfaisant dans le contexte. Mais, quand bien même on choisirait le sens proposé par la traduction Budé, on ne pourrait exclure l'adverbe *longe*, qui n'aurait aucun sens s'il ne soulignait l'immensité des rames du vaisseau amiral.

ture autour des très nombreux bâtiments légers[172]. Cette force principale[173] est placée face à la haute mer. Dans l'escadre formée en croissant de lune, les liburnes qui n'ont que deux rangées de rames sont en retrait[174]. Mais, s'élevant au-dessus de tous, le navire amiral de Brutus est prupulsé à chaque fois par six coups d'avirons. Le vaisseau avance sa masse dans l'eau qui s'ouvre profondément, et va chercher loin les flots avec ses rames les plus élevées».

Nous conclurons de cette étude que les polyrèmes avaient un nombre d'étages plus grand que la trière, ce que leur plus grande hauteur, et sans doute leur plus grande largeur, leur permettaient. Le texte de Lucain est, à cet égard, clair et difficile à réfuter raisonnablement : c'est pourquoi on l'a le plus souvent négligé, ou trop rapidement examiné. Son sens ne fait pas de doute, et on voit mal comment on pourrait le comprendre autrement que nous l'avons fait, à la suite d'ailleurs de tous les traducteurs. Il a en outre l'immense mérite de provenir d'un contemporain : même si la science navale de Lucain était médiocre, ce qui est rien moins que certain, la réalité décrite était connue de tous, et on voit mal comment une ignorance de l'auteur, ou une licence poétique aurait pu à ce point travestir les faits[175].

Il est certain qu'on a du mal à comprendre comment le système fonctionnait, et les réalités techniques continueront sans nul doute à nous échapper. Il est vrai aussi que les documents figurés ne montrent jamais de tels bâtiments; on observera toutefois que représenter trois rangs d'avirons superposés est à ce point difficile que le nombre de nos documents où apparaissent des trières est

[172] Il s'agit clairement d'une formation bien connue qui consiste à mettre en seconde ligne les petits bateaux (*rates*, opposés aux bâtiments de ligne), dont le rôle est de venir en soutient des vaisseaux de haut bord. Traduire, comme le fait A. Bourgery «entourèrent les multiples vaisseaux» rélève du véritable contresens, et ôte toute signification au passage.

[173] Aucun mot français ne peut rendre *robur* avec exactitude : la meilleure expression serait, en anglais, task-force.

[174] C'est-à-dire aux ailes : la manœuvre est classique (cf. *infra* p. 338 sqq.).

[175] L. Basch, *Roman triremes ... art. cit.* est le dernier en date à s'être penché, très rapidement, sur le texte de Lucain; ses arguments sont ceux que nous avons énoncés, mais sa réfutation du texte de Lucain est inexistante; on ne peut se contenter de parler de licence poétique, sans examen *sérieux* du texte, parce que le passage en question contredit les hypothèses actuelles : on doit examiner ces vers mot à mot.

infime, eu égard à la masse des bateaux de ce type construits dans l'Antiquité. On n'oubliera pas non plus que bon nombre d'artistes, à cause de cette difficulté, se contentent de figurer, le plus souvent, des rangées de rames symboliques, sans égard pour le nombre d'avirons et de files que possédaient *réellement* les bateaux; dès lors, il n'est pas étrange qu'on ne trouve guère de galère à quatre ou cinq étages de rames, voire davantage. Cela étant, il est bien difficile de se prononcer pour les très gros bateaux : le texte de Lucain que nous avons cité parle de quatre à six rangs de rames; mais qu'en était-il au-delà? Il est absolument impossible de répondre actuellement à cette question[176], qui toutefois n'intéresse pas notre propos, puisque la marine impériale n'avait pas de bâtiment plus gros que les «6».

Les voiles.

Dès l'époque archaïque, la galère de combat comprenait un ensemble de deux voiles qui lui permettaient de naviguer aux allures portantes, tout en reposant sa chiourme. Les listes navales du Pirée comportent deux entrées, et deux vocables différents pour ces deux mâts : ἱστὸς μέγας, ἱστὸς ἀκάτειος[177]. Le second signifie littéralement «mât de chaloupe». Sa place exacte, toutefois, n'est pas connue aux cinquième-quatrième siècles, et c'est seulement par analogie avec la période romaine où l'existence d'un mât antérieur est assurée qu'on affirme parfois qu'il s'agit d'un espars placé à l'avant du bateau[178]. Mais, dans la mesure où aucun texte, ni aucun document figuré ne viennent nous montrer de voile d'avant à l'époque grecque classique, cette assimilation avec la réalité romaine reste douteuse, et il faut peut-être reconnaître, avec L. Casson, un mât de fortune dans l'ἱστὸς ἀκάτειος, dressé à la place du grand mât, qu'on utilisait au moment du combat, comme l'attestent des passages de Xénophon et d'Aristophane[179].

[176] Voir L. Casson, *The supergalleys of the hellenistic Age, MM*, 55, 1969, p. 185-193.

[177] *GOS* p. 293 et note 25.

[178] *GOS* p. 298. E. de Saint-Denis, *Le vocabulaire des manœuvres nautiques en latin*, Mâcon, 1935, p. 53-56, 113; *Rougé* p. 59.

[179] *SSAW* p. 264 sqq. Sur l'utilisation de l'ἱστὸς ἀκάτειος au moment du combat, à la place du grand mât qui était abaissé, voir Xénophon, *Hellenica*, 6,2, 27 et Aristophane, *Lysistrata*, 63-64.

Les mâts des galères romaines sont connus par un certain nombre de mots différents.

Malus : le mot, classique, désigne le mât du navire durant toute la latinité, sans spécification, ou dans le sens de «grand mât» (grec ἱστός)[180].

Acatium : d'après le *Thesaurus* le mot apparaît chez Festus[181] et désigne la grand-voile; Isidore définit le mot de la même façon : «*Acatium uelum maximum et in media naue constitutum*»[182]. De même Pollux désigne sous ce terme le grand mât : τὸν μέγαν καὶ γνήσιον ἱστὸν ἀκάτιον (I, 91).

Ces définitions, quoique tardives, viennent conforter l'opinion de L. Casson, qui voit dans l'ἱστὸς ἀκάτειος un espars dressé au milieu du navire, à la place du grand mât : il est très possible que le mot, qui désignait, à l'origine, un petit mât auxiliaire, ait fini par signifier «grand mât», puisque, dans cette l'hypothèse, l'ἱστὸς ἀκάτειος prenait souvent la place de ce dernier.

Dolon : le mot désigne, pour les lexicographes, soit un petit mât (Pollux, I, 9 et 91; Hesychius, s.v.), soit une petite voile, puisqu'Isidore définit le *dolon* comme *minimum uelum et ad proram defixum* (*Or.* XIX, 3,3)[183].

L'existence de cette voile a posé des problèmes à la plupart des commentateurs. J. Rougé résume ainsi la question : «Au cours des rencontres qui opposèrent au large des côtes d'Asie la flotte romaine... à la flotte syrienne commandée par Polyxenidas, l'amiral vaincu se réfugia dans la fuite. Comme les grands mâts avaient été, suivant l'usage, couchés sur les ponts des navires, le combat se faisant à la rame, Polyxenidas, pour profiter des vents favorables à sa fuite, utilise les mâts de proue que l'on n'avait pas abaissés, car ils ne gênaient pas les manœuvres et ne risquaient pas, par suite de leur inclinaison, d'être renversés sous l'effet des chocs des éperons. Par deux fois dans le récit de ces combats, Tite-Live ne se réfère ni à l'*acation* ni à l'*artemo*, mais bel et bien au *dolon : sublatis dolonibus*[184]. La difficulté provient de ce qu'au

[180] Voir les exemples donnés par E. de Saint-Denis, *Le vocabulaire des manœuvres nautiques en latin, op. cit.*, s.v. *erigo*, p. 56.

[181] Edition Teubner p. 458, 15.

[182] *Orig.*, XIX, 3, 2. Rappelons que, très fréquemment, le même mot désigne à la fois la voile et le mât.

[183] Les manuscrits donnent en réalité *dalum*. Sur la discussion de ce mot, voir *infra*.

[184] Tite-Live XXXVI, 45; XXXVII, 30, 7.

début du récit de la première rencontre, le chef romain C. Livius, après avoir donné l'ordre de coucher les mâts, *malos inclinare*, donne un peu plus tard à une partie de sa flotte qui doit changer de position, celui de *dolones erigere*, or *erigere malum*, c'est proprement dresser le mât»[185]. Il y aurait ainsi contradiction entre l'habitude de laisser les *dolones* dressés pendant la bataille et l'ordre de les gréer donné après[186]. C'est pourquoi L. Casson estime que le *dolon* n'est pas un mât de proue : puisque le mât de proue restait dressé, et que le *dolon* était levé après le combat, le *dolon*, à ses yeux, est un mât de fortune gréé au centre du navire, à la place du grand mât, comme l'*akation* grec, d'autant que le seul texte qui établisse une relation entre le *dolon* et la proue est celui d'Isidore de Séville, déjà cité, et corrompu, puisque le mot *dolon* est une correction d'éditeur pour *dalum*, leçon des manuscrits[187].

A notre sens, toutefois, la difficulté du texte de Tite-Live n'existe pas : elle repose, en effet, sur l'idée couramment répandue que la voile d'avant restait *obligatoirement* dressée pendant le combat. Or rien n'est moins sûr et aucun texte ne le prouve, même pas les passages de Tite-Live cités par J. Rougé; l'auteur latin dit simplement que les Romains ont, dans un premier temps, couché les mâts et rentré les voiles, *uela contrahit malosque inclinat* (XXXVI, 44,2) puis que, dans un deuxième temps, ils ont, de nouveau, dressé les *dolones* (*dolonibus erectis*) (XXXVI, 44,3) pour gagner la haute mer et se mettre en position favorable pour le combat; enfin, après la bataille, la flotte adverse a gréé à son tour ses *dolones* pour prendre la fuite (*sublatis dolonibus*) (XXXVI, 45). Il y a clairement une flotte, celle des Romains, qui garde *ses dolones*, au moins pendant un certain temps, et l'autre, celle des Syriens, qui ne la grée qu'après le combat, pour fuir.

Il n'y a pas, dans ces conditions à suspecter le texte d'Isidore : une telle suspicion reviendrait à accepter l'existence d'une voile d'avant supplémentaire, le *dalum*, inconnu par ailleurs, et philologiquement fort suspect. On admettra donc que le *dolon* est une petite voile d'avant, couchée ou gréée, au moment du combat, selon les besoins, et facilement dressée si l'on veut prendre rapidement le vent. L'existence de cette voile est attestée sur les *dromo-*

[185] Tite-Live XXXVI, 44, 3. Cité par *Rougé* p. 58.

[186] D'autres textes, notamment Diodore XX, 61, évoquent la même manœuvre. Voir aussi Appien, *BC* V, III, où le mot *dolon* n'est pas utilisé.

[187] *SSAW* p. 264.

nes de Bélisaire lors de l'expédition de reconquête en Afrique[188]. Les autres mâts connus par les textes ne semblent pas s'appliquer aux galères militaires.

Artemo : Le mot est, en principe, appliqué au mât antérieurs des bateaux marchands, gréé dans des circonstances diverses comme grue pour transporter à bord les marchandises, comme mât de fortune, au cours des tempêtes, comme gréement régulier, faisant office de beaupré sur certains navires marchands[189]. Le mot n'apparaît jamais dans un contexte militaire, et n'est pas utilisé pour les vaisseaux longs. Ainsi on comprend mal pourquoi L. Casson croit reconnaître un tel mât sur les bas-reliefs de la colonne trajane[190], et sur certaines monnaies[191]. Ces espars, très petits, s'apparentent bien plus au *dolon*, comme nous le verrons plus loin[192], qu'aux mâts antérieurs des bateaux marchands, plus droits, plus grands et plus hauts[193].

Mendicum : Cette voile est citée deux fois, par Isidore XIX, 3,2, qui n'en donne pas de définition, et par Festus qui la définit comme une voile d'avant (s.v.). Selon J. Rougé, il s'agirait d'une civadière établie à la place du *dolon* par très petit temps, d'où son nom de mendiante[194]. On ne saurait dire, toutefois, si le terme peut s'appliquer aux vaisseaux de guerre.

Sipparum : Il s'agit probablement d'une voile haute, sorte de perroquet, bien qu'on ne soit pas en mesure de l'affirmer catégoriquement[195]. Le terme n'apparaît jamais dans un contexte militaire.

Epidromos : Le mot apparaît une fois chez Pollux : il signifie mât d'arrière. Dans la mesure où nous ne connaissons pas, par les textes, de bateau militaire muni d'une voile arrière, il est très vraisemblable que le terme reste réservé au gréement des bateaux marchands à trois mâts[196].

[188] Procope III, XVII, 5 : ἐπιφόρου μὲν γινομένου τοῦ πνεύματος χαλάσαντας τὰ μεγάλα ἱστία τοῖς μικροῖς, ἃ δὴ δόλωνας καλοῦσιν ἕπεσθαι.

[189] Voir A. Pézard, *Gravis Artemo, REL.* XXV, 1947, p. 215; *Rougé* p. 58; *SSAW* p. 240; *Torr* p. 88.

[190] *SSAW* p. 238.

[191] *BMC* Empire, Hadrien, n° 243-247.

[192] *Infra* p. 63-65.

[193] Voir par exemple *SSAW*, figures 142 et 145.

[194] *Rougé* p. 60.

[195] Pour la discussion voir *Rougé* p. 56-57; *SSAW* p. 241.

[196] Pollux, I, 91. Sur les trois-mâts, voir *SSAW* p. 242.

Aucun texte ne nous apprend comment était gréée une galère romaine : il n'y avait pas, semble-t-il, de trois mâts, puisque, comme on vient de le voir, les seules allusions à de tels gréements se réfèrent à des vaisseaux ronds. Les galères devaient donc disposer uniquement de leur grand mât, et d'une petite voile d'avant, dont la forme n'est pas précisée par les textes (*dolon*). La situation semble s'être maintenue jusqu'à l'époque de Justinien, puisque les dromons de Bélisaire avaient un gréement double, constitué d'une grand'voile et d'un petit mât d'avant[197]. Ces conclusions sont, pour l'essentiel, confirmées par les documents figurés[198].

Les monuments qui montrent des galères sous voiles sont relativement peu abondants : l'explication réside vraisemblablement dans le fait que les vaisseaux longs sont mieux caractérisés iconographiquement par leurs rames que par leurs voiles. On peut toutefois citer quelques exemples.

Le grand mât apparaît, avec sa voile, sur une mosaïque de Dougga, figurant Ulysse et les sirènes (fig. 42). Le mât est haubanné, semble-t-il, à babord et tribord par deux étais, sans qu'on puisse préciser s'il y a ou non un étai d'avant. La voile, carrée, est soutenue par une vergue transversale, dont il n'est pas possible de dire si elle est à un ou deux tenants. Cette vergue est manœuvrée par deux bras attachés à ses extrémités. On ne voit pas d'écoutes, mais il y en avait sans aucun doute. La voile est formée de laizes horizontales, avec des cargues verticales qui passent sans doute dans des œillets, et permettent de carguer la toile à la façon d'un

[197] *Supra* note 188. Il n'est pas besoin, à cet égard, de corriger, sans aucune raison philologique, un texte de Léon VI, au demeurant très clair, comme le fait R. Dolley, *The warships of the later Roman Empire, JRS*, XXXVIII, 1948, p. 51 n. 33, pour montrer que les dromons byzantins avaient plusieurs mâts. Le texte est le suivant : ἀλλὰ καὶ τὰ λεγόμενα ξυλόκαστρα περὶ τὸ μέσον που τοῦ καταρτίου ἐν τοῖς μεγίστοις δρόμωσιν ἐπιστήσουσι περιτετειχισμένα σανίσιν (Léon, *Tactica*, XIX, 7). Le texte signifie tout simplement qu'il existe un hunier au milieu du grand mât περὶ τὸ μέσον που τοῦ καταρτίου ce qui n'a rien d'extraordinaire. La correction περὶ μέσον κατάρτιον ou περὶ τὸ μέσον τῶν καταρτίων (sur le mât du milieu) embrouille le texte, à seule fin de démontrer qu'il existait d'autres mâts dont nous connaissons l'existence par d'autres sources, plus tardives : *De Caerimoniis*, 672.

[198] Il paraît inutile de rappeler ici les termes techniques, latins ou grecs, qui désignent le gréement des navires. Nous ne savons rien, en effet, des termes employés dans la marine militaire, mais il est très vraisemblable que, comme de nos jours, les marins employaient les mêmes termes pour désigner ce gréement, qu'ils fussent sur un bateau marchand ou un bateau militaire. On se reportera donc aux ouvrages spécialisés, par exemple Casson, *SSAW; Rougé* p. 47, 61.

store vénitien. Le sommet de la vergue semble être muni de perroquets triangulaires, ce qui constitue un *unicum* pour les navires de guerre, si la représentation n'est pas fautive. S'agit-il là du *sipparum* dont parlent les textes?

Une peinture de Pompéi représente aussi une galère sous voile, avec des détails analogues (fig. 61) : le grand mât porte une grand'voile carrée enverguée, avec un bras à chaque extrémité. Le haubannage n'est pas visible. En revanche, on aperçoit sur babord trois bouts qui pendent de la chute de la voile, et on peut se demander si l'artiste n'a pas voulu figurer là, assez maladroitement, une bouline, qu'on connaît par ailleurs [199].

Une peinture trouvée autrefois Via Graziosa, à Rome, et ajuourd'hui au musée du Vatican, permet de se faire une idée sans doute assez juste du haubannage des galères (fig. 43) : le mât, en effet, y est soutenu par quatre étais, deux sur babord, deux sur tribord. Sur chaque bord, les deux étais sont disposés l'un devant, l'autre derrière le mât, qui est ainsi soutenu de tous les côtés. Un cinquième étai semble s'attacher à la poupe. Les vergues, orientées obliquement vers la proue, ou les côtés, sont sans doute fixées au mât par un racage, et soutenues par des balancines multiples.

Une fois affalé, le grand mât, voile ferlée, est posé sur des jambages de bois, au centre du navire (fig. 41).

La voile d'avant est plus souvent représentée. Elle repose sur un petit mât très incliné, à l'avant du bateau. Ce mât semble étayé, vers l'arrière par un étai simple dans le cas de la mosaïque de Dougga, et par deux étais sur les côtés dans le cas de la mosaïque de Sousse [200]. Les vergues, soutenues, comme celles de la grand'voile, par des balancines, sont manœuvrées par des bras, et les voiles par des écoutes. Sur la mosaïque de Dougga, on aperçoit, au-dessus de la voile d'avant, deux petits perroquets, ce qui

[199] Voir par exemple les dessins d'intailles donnés dans A. Cartault, *La trière athénienne*, Paris, 1881, fig. 90 et P. Pomey, *CRAI*, 1982, *art. cit.* p. 151.

[200] Fig. 41 et 42. dans ce dernier cas, il faut supposer que les étais latéraux sont accrochés en arrière du mât, sans quoi celui-ci tomberait en avant. Il est possible que ce mât d'avant ait été fiché dans une emplanture verticale, située à l'avant du bateau, système connu désormais par l'épave de Giens (P. Pomey, *loc. cit.*) et attesté en Grèce, jusqu'à une époque récente, sur les *peramas* (Cf. P. Throckmorton, *Romans on the sea*, in G. F. Bass, *A history of Seafaring based on underwater archaeology*, Londres, 1972, p. 86). Toutefois, le système n'est jusqu'à présent connu que pour l'épave de Giens, et n'est donc pas assuré sur les galères de combat.

pourrait être une erreur du mosaïste, car de telles voiles, à cet endroit, ne sont pas autrement connues. On n'aperçoit jamais de livarde[201].

Un cas difficile se présente avec le graffite d'Alba Fucens (fig. 3) qui figure une tétrère, car on y reconnaît, sans contestation possible, deux mâts dressés verticalement, bien que, malheureusement, les détails soient peu clairs. Le mât d'avant est-il, dans ces conditions, un *dolon*? Il semble qu'on puisse répondre par l'affirmative, car il s'agit bien d'une petite voile d'avant. Cela tendrait à prouver que la voile d'avant peut être plus ou moins couchée, selon les besoins, et qu'elle ne joue pas forcément le rôle d'un beaupré.

Il est bien difficile de préciser quel est le degré de réalisme de ces représentations : on ne saurait, par exemple, décider si la voile d'avant était réellement gréée en même temps que la grand'voile, comme quelques monuments figurés semblent le faire croire, ou séparément, comme les textes semblent l'indiquer. Dans le premier cas, la voile d'avant serait masquée par la grand'voile, aux allures portantes. Par contre, sa position à l'avant du bateau, sa souplesse plus grande de maniement, et l'inclinaison de son mât devaient en faire une voile fort utile pour remonter au vent, virer de bord ou prendre la brise à la sortie du port. On voit que ces monuments figurés, trop peu nombreux, et surtout trop sujets à l'imprécision, confirment toutefois, dans l'ensemble, ce que nous apprenaient les textes.

L'ACCASTILLAGE

L'accastillage, c'est-à-dire, au sens strict, l'ensemble des parties émergées d'un bateau, est ce qui apparaît le plus fréquemment sur les monuments figurés, et que nous devrions, par conséquent, connaître avec le plus de précision. Malheureusement, la multiplicité des formes, de leur décoration, la fantaisie, parfois, des artistes qui les ont reproduites, l'ambiguïté de leur fonction dans l'architecture du navire ne rendent pas toujours aisée l'inter-

[201] Cette livarde existe pourtant sur certains navires de commerce du troisième siècle : voir les représentations qu'en donne *SSAW* fig. 175-179. Quant à l'existence de voile latine sur les bateaux militaires, même d'époque protobyzantine, aucun texte, aucun monument figuré, à notre connaissance, ne l'atteste.

prétation. Nous considérerons, dans ce chapitre, l'ensemble des œuvres mortes des galères romaines, sauf la mâture, dont il a déjà été question, et l'armement, dont nous traiterons ultérieurement.

La proue.

Etudiant, dans un article des *Mélanges offerts à Ch. Picard*, l'évolution du navire grec au navire romain, P.-M. Duval remarquait que la proue du navire grec était, le plus souvent, sur les monuments figurés de l'époque classique, surmontée d'une corne, tandis que les bateaux romains montraient une fantaisie et une variété de formes beaucoup plus grandes[202]. De son côté, J. Svoronos, dans un article plus ancien, mais encore souvent cité, croyait à la fonction apotropaïque des ornements de proue[203]. Ces deux problèmes, qui concernent l'aspect et la fonction des proues, sont liés, dans la mesure où l'on a bien souvent affirmé que non seulement les ornements, mais encore la forme même de la proue avaient une valeur symbolique, et non pas seulement décorative. En témoignent l'habitude, grecque, puis romaine, d'exposer les proues des navires pris à l'ennemi, soit en trophées, soit sur des monuments cultuels ou commémoratifs, souvent surmontés d'une Victoire[204].

Le nom général de la proue est *prora* (πρῴρα en grec), vocable bien attesté durant toute l'Antiquité. En revanche, le terme qui désigne la partie supérieure de la proue est moins bien connu : malgré l'avis de C. Torr[205], qui se fonde sur des exemples tirés d'Eschyle, et d'ailleurs douteux, J. Svoronos a bien montré, à l'aide de scholies d'Apollonios de Rhodes et de Pollux, que le haut de la proue s'appelle en grec στόλος[206].

[202] P.-M. Duval, *Du navire grec au navire romain, Mélanges offerts à Ch. Picard, Revue archéologique*, 1948, p. 338-351.

[203] J. N. Svoronos, *Stylides, ancres, hierae, aphlasta, stoloi, acrostoloi, embola, prœmbola et totems marins, Journal international d'archéologie numismatique*, 16, 1914, p. 81-152.

[204] Voir G. Picard, *Les trophées romains*, Paris, 1957, et J. Marcadé, *op. cit. infra* n. 217.

[205] *Torr* p. 169 n. 152 : les exemples donnés sont Eschyle, *Perses*, 408-409, 416 et Euripide, *Iphigénie en Tauride*, 1135.

[206] *Op. cit.* p. 130, n. 3. *Schol. Apollonios de Rhodes*, I, 1089 : στόλος δὲ λέγεται τὸ ἐξέχον ἀπὸ τῆς πτυχῆς καὶ διῆκον ἄχρι τῆς πρῴρας ξύλον. Pollux I, 86 : ὁ στόλος δ᾽ ἐστὶν ὑπὲρ τὴν στεῖραν. Il n'y a pas, semble-t-il, de terme latin équivalent attesté littérairement.

Au contraire, les vocables qui désignent les ornements du στόλος sont fixés moins sûrement : les lexicographes et les écrivains utilisent tantôt ἀκροτήριον tantôt ἀκροστόλιον[207]. Contrairement à l'avis de J. Svoronos, qui considérait que ces termes s'appliquaient strictement à la proue, ils peuvent aussi, bien souvent, être employés quand on parle des ornements de la poupe[208]. Deux mots semblent, par contre, strictement réservés aux emblèmes qui décorent la proue : ἐπισήμον et παρασήμον. Au sens strict, le premier de ces mots devrait désigner l'ornement qui surmonte le stolos, tandis que le second devait s'appliquer à ceux qui décorent les flancs de la proue : d'après certains passages de Strabon et de Plutarque, l'ἐπισήμον serait une figure de proue, située au sommet de celle-ci, souvent un animal[209]. le παρασήμον, souvent employé au pluriel, désignerait par contre les emblèmes situés sur les flancs, souvent des divinités[210]. Le latin a emprunté ce dernier terme directement au grec, en le transcrivant par *parasemum*[211]. Toutefois la distinction entre les mots ἐπισήμον et παρασήμον n'est peut-être pas aussi tranchée qu'il semble, car les auteurs anciens paraissent bien souvent les utiliser indifféremment pour désigner n'importe quel emblème à l'avant du bateau[212]. Quant au terme latin *insigne*, il semble pouvoir traduire indistinctement l'un ou l'autre mot grec[213].

[207] *SSAW* p. 86, n. 49 qui cite divers exemples : pour ἀκροτήριον Hérodote, III, 59; VIII, 121; Xénophon *Hell.*, 2.3.8., 6,2, 36; Polyen, V, 41; Athénée, XII, 535 c; pour ἀκροστόλιον qui serait employé postérieurement, voir Diodore, XVIII, 75, 1; XX, 87, 4; Plutarque, *Alcibiade*, 32, 1; Appien, *Mithridate*, 25.

[208] Voir H. Wade-Jerry, *Note on Akroteria*, *JHS*, 53, 1933, p. 99-101.

[209] Strabon II, 3, 4 : Εὑρόντα δ'ἀκρόπρῳρον ξύλινον ἐκ ναυαγίου ἵππον ἔχον ἐγγεγλυμμένον δεικνύναι τοῖς ναυκλήροις, γνῶναι δὲ Γαδειριτῶν ὄν · τούτων γὰρ τοὺς μὲν ἐμπόρους μεγάλα στέλλειν πλοῖα, τοὺς δὲ πένητας μικπὰ, ἃ καλεῖν ἵππους ἀπὸ τῶν ἐν ταῖς πρῴραις ἐπισήμων. Plutarque, *De la vertu des femmes*, 9 : ἔπλει δὲ (Χίμαρρος) πλοίῳ λέοντα μὲν ἔχοντι πρῴραθεν ἐπισήμον.

[210] *Actes des Apôtres* 28, II; ἐν πλοίῳ 'Αλεξανδρίνῳ παρασήμῳ Διοσκούροις.

[211] *CIL* III, 3 (*Dessau* 4395, 2ᵉ s. ap. J. C.) *nauis parasemo Isopharia; AE* 1951, 165 b, *in n(aue)... uecta Iovis et Iuno(nis) parasemi*, cités par Casson, *SSAW* p. 344, n. 2.

[212] Hippocrate, *Epistulae* 17 : 'Εξέπεμψας δέ μοι, φιλότης, ὡς ἀληθέως 'Ασκληπιάδα νῆα, ᾗ πρόσθες μετὰ τοῦ 'Αλίου ἐπισήμον καὶ 'Υγιείην.

[213] Tacite, *Annales* VI, 34 : *Nec quisquam ariete sacrificauerit, credito uexisse Phrixum siue id animal seu nauis insigne fuit*. Le passage cité *supra* n. 210 des *Actes des Apôtres* est traduit dans la Vulgate par *cui erat insigne Castorum*.

Ces diverses représentations d'animaux, de monstres marins, ou de divinités joueraient un rôle apotropaïque devant les dangers de la mer, et placeraient le bateau sous leur protection, tout en lui donnant son nom[214] : ainsi, une galère nommée *Nilus* serait symbolisée par un crocodile, ou par une statue d'Isis; un passage de Silius Italicus énumère un certain nombre de vaisseaux avec leurs symboles, tout comme le fait Virgile dans l'Enéide[215]. Enfin, un papyrus de Panopolis, daté du tout début du quatrième siècle, nous apprend qu'on sculptait comme emblème, à l'avant des navires, les divinités protectrices des villes qui armaient ces bateaux[216].

Ces remarques sont toutefois insuffisantes pour nous renseigner véritablement sur la forme des proues antiques, car les textes restent la plupart du temps trop généraux. Il faut donc se tourner une nouvelle fois vers les monuments figurés pour en apprendre davantage[217].

[214] J. Svoronos, *loc. cit.*

[215] Silius Italicus XIV, 567 :

Ardet nota fretis Cyane pennataque Siren
Ardet et Europe niuei sub imagine Tauri
Vecta Iovi ac prenso tramittens aequora cornu;
Et quae fusa comas curuum per caerula piscem
Nereis humenti moderatur roscida freno.
Uritur undiuagus Pithon et corniger Hammon
Et, quae Sidonios uultus portabat Elissae
Bis ternis ratis ordinibus grassata per undas.
At uinclis trahitur cognata in litora Anapus,
Gorgoneasque ferens ad sidera Pegasus alas.
Ducitur et Libyae puppis signata figuram
Et Triton captiuus et arduae rupibus Aetne
Spirantis rogus Enceladi Cadmeaque Sidon.

Cf. Virgile, *Enéide* X, 156-158 et Properce IV, VI, 49-50.

[216] T. C. Skeat, *Papyri from Panopolis*, Dublin, 1964, II, 208-209 : κἂν γε βουλόμενον ᾖ τοῖς ναυκλήροις ἐν ταῖς πρῴραις τῶν πλοίων ὡς ἔθος ἐστὶν τῶν ἐν ἑκάστῃ πόλει θέων τὰ παράσημα ἐνχαραχθήτω τοῖς πλοίοις πρὶν κατασπαθῆναι αὐτά ce qui semble confirmer que les *parasemata* représentent bien des divinités. On trouve en revanche ἄσημος (*M. Chrest.* 341, en 236 après J-C.).

[217] Cf. J. Svoronos, *op. cit.* : les statues de Victoires dressées, sur les monnaies, à la proue des navires ne sont évidemment pas des ornements de proue, comme l'affirme J. Svoronos, mais des trophées ou des monuments commémoratifs : l'usage en est ancien, mais fréquent (voir à ce sujet J. Marcadé, *Sur une base lindienne en forme de proue, RA*, 1946, p. 147-152; G. Picard, *Les trophées romains, op. cit., passim*).

La figure de proue.

Les monuments figurés de l'époque impériale révèlent plusieurs types de stolos, qu'on peut classer, nous semble-t-il, en deux grandes catégories :

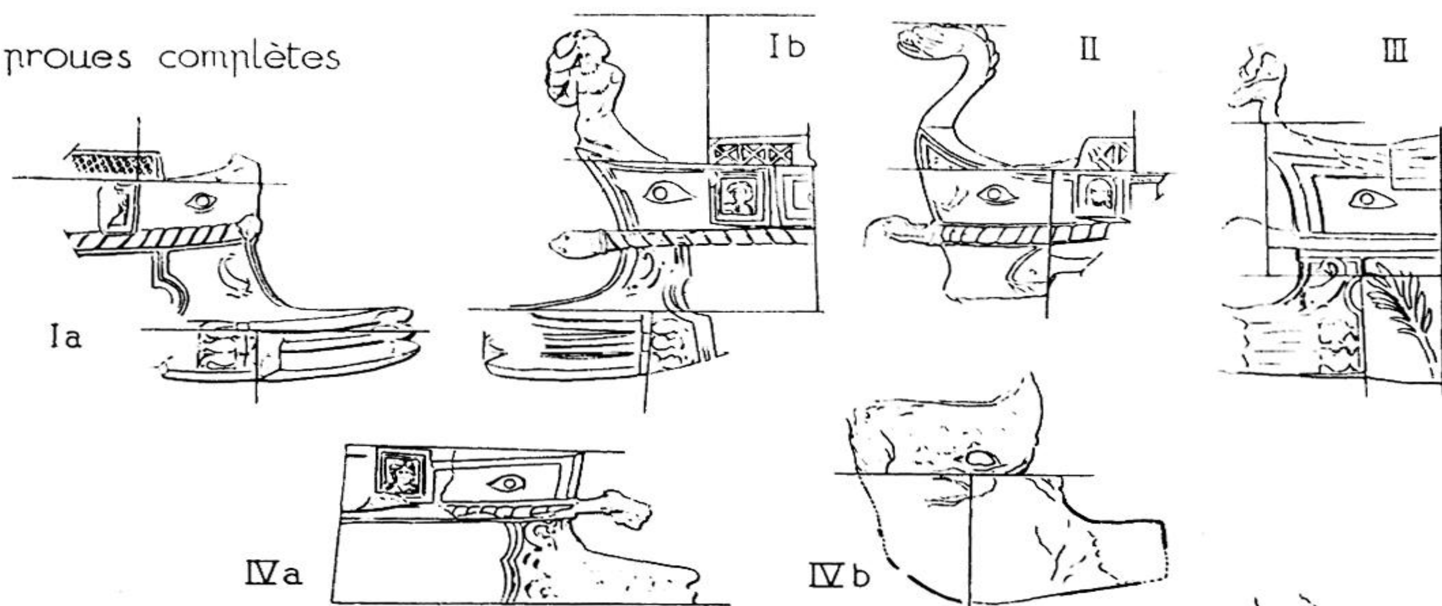
– I : la proue surmontée d'une gigantesque figure de monstre, d'animal ou de dieu.

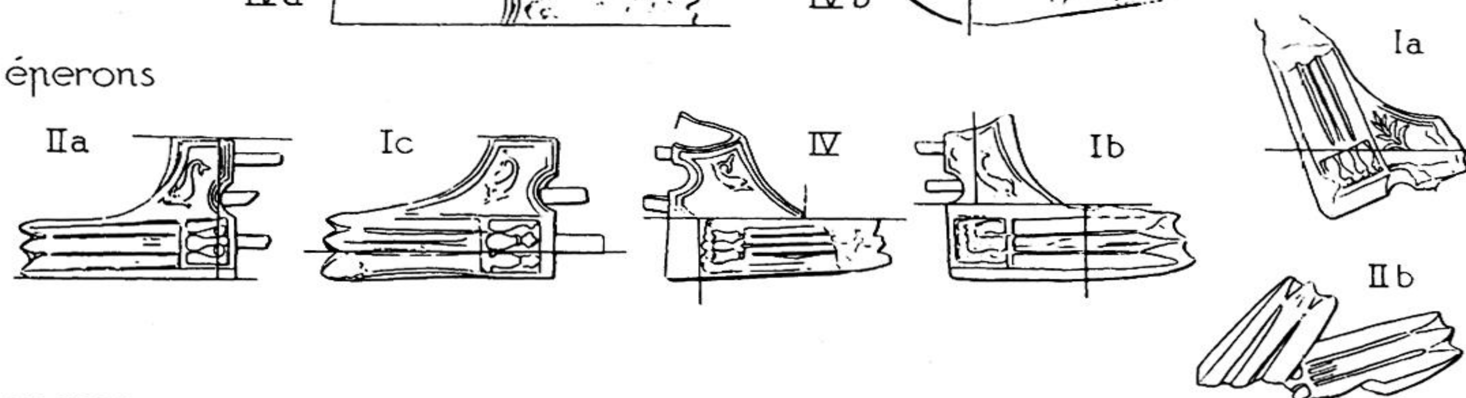
– II : La proue terminée en volute, décorée, ou non, d'une figure. Ce dernier type présente lui-même plusieurs variantes.

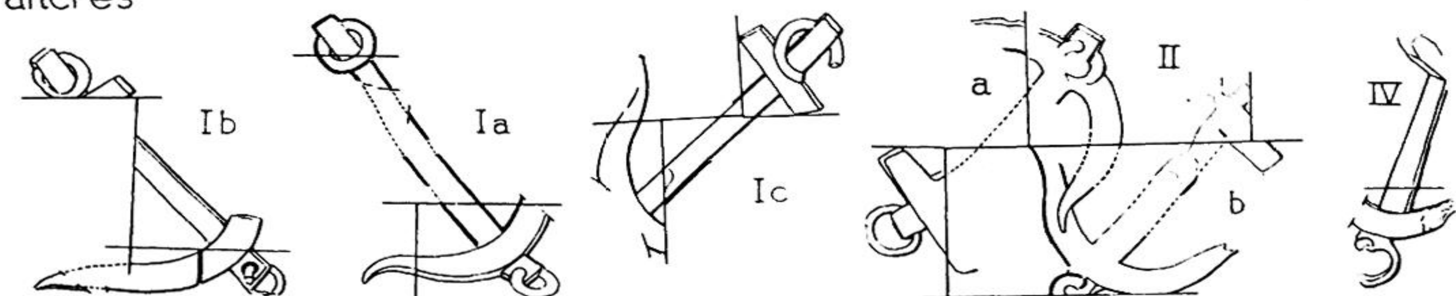
Des exemples de la première série sont fournis par le trophée naval de Saint-Bertrand-de-Comminges, surmonté d'une tritonnesse, daté par G. Picard des années qui suivent Actium. Il en va de même sur l'arc d'Orange (fig. 4 et 5) élevé sous Tibère, où se voient un triton et un monstre marin, sur de nombreuses monnaies, et sur une curieuse mosaïque de Constantine, où l'un des bateaux porte un taureau bondissant (fig. 44). Au même type appartiennent aussi les appliques de bronze de la maison d'Obellius Firmus, à Pompei (fig. 49)[218]. Cette liste est loin d'être complète, mais on constatera que ces exemples apparaissent, le plus souvent, sur des proues isolées, détachées du navire auxquelles elles appartenaient.

Les représentations de galères en ordre de marche, en revanche, figurent plus fréquemment le type II, à stolos en volute. Cette

[218] Trophée de Saint-Bertrand-de-Comminges : G. Picard, *Trophées d'Auguste à Saint-Bertrand-de-Comminges, Mémoires de la société archéologique du Midi de la France*, XXI, 1947; appliques de la maison d'Obellius Firmus : V. Spinazzola, *Pompei alla luce degli scavi nuovi di via dell'Abbondanza (anni 1910-1923)*, Rome, 1953, I, p. 345-346; nombreux exemples de monnaies cités par J. Svoronos, *loc. cit.* p. 136 (cf. *BCM* Attique, 784 et 791 : bustes ou oiseaux posés sur la proue; *BCM* Phénicie, pl. III et IV, XI, 9-15). Sur la mosaïque de Constantine, on verra G. Picard, *Une mosaïque pompéienne de Constantine et l'installation des Sittii à Cirta, Bulletin de la SFAC, RA*, 1980, p. 17-19, et *La mosaïque romaine en Afrique, A propos de l'ouvrage de K. Dunbabin, «The Mosaics of Roman North Africa, Studies in iconography and patronage, ibid.*, p. 350. Cette mosaïque avait été découverte par A. Berthier et publiée dans les *Mélanges Carcopino*, Paris, 1966, p. 113-123. G. Picard y voit deux groupes d'un navire marchand et d'une galère chacun, chargés d'armes, et date cette mosaïque entre 50 et 30 avant J-C. Ce serait vraisemblablement une allusion à la victoire de Sittius en 47. Toutefois, la mosaïque est complètement isolée dans la production africaine et K. Dunbabin, *op. cit.*, Oxford, 1978, p. 17 préfère la dater de la fin du premier siècle après J-C, voire du début du second. Sur d'autres détails de cette mosaïque, voir *infra* p. 88.







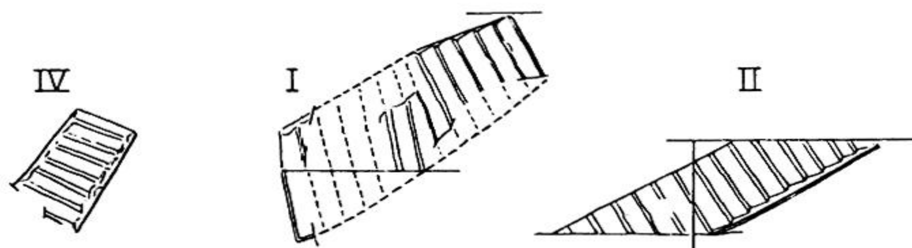
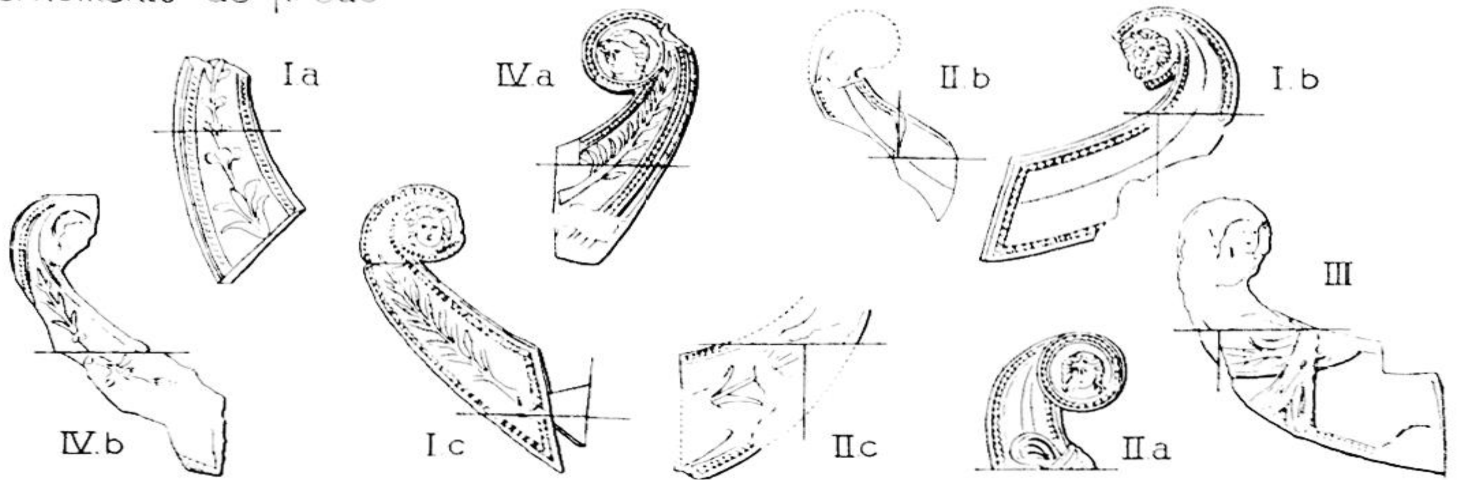
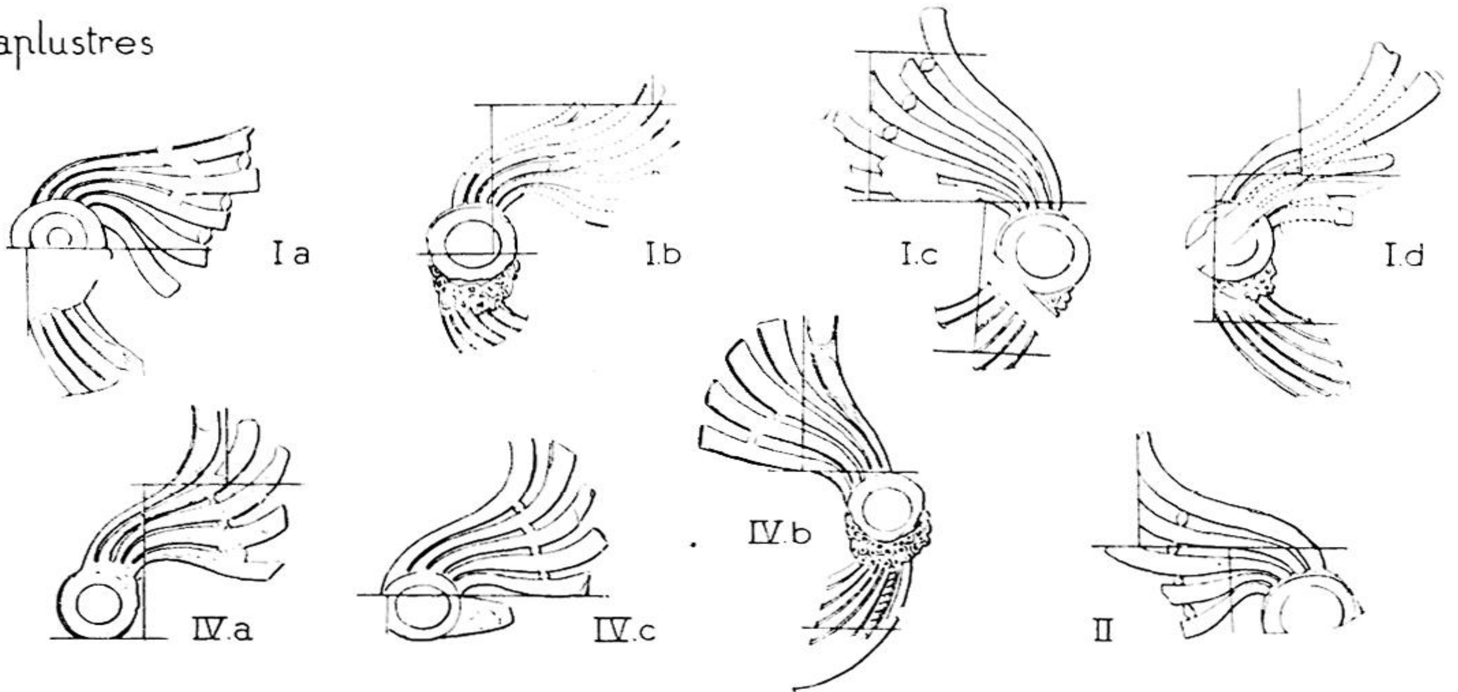


Fig. 4 – Arc d'Orange : proues (d'après *Orange, op. cit.*).





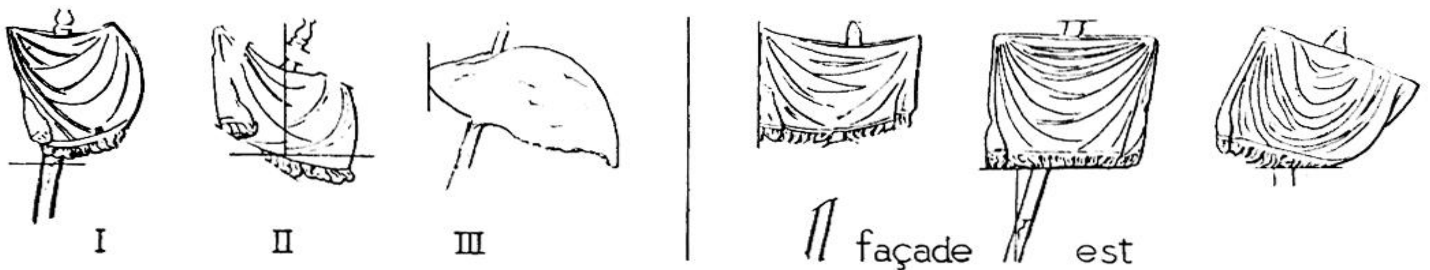


Fig. 5 – Arc d'Orange : ornements de la proue (d'après *Orange, op. cit.*).

dernière est le plus souvent tournée vers l'intérieur, avec une figure anthropomorphe (fig. 36 et 38), mais parfois cette décoration n'apparaît pas (fig. 34-35-37). Moins fréquemment, la volute est retournée vers l'avant , parfois avec une sorte d'aplustre inversé, semblant réunir un faisceau de lattes du bordé (fig. 40), mais on ne saurait juger de la fidélité de ces représentations, assez isolées.

Nous rencontrons aussi des proues dont le stolos est droit, parfois décoré d'une figure anthropomorphe (fig. 53) et il s'agit là, vraisemblablement, d'une variante d'un stolos à volute. Enfin, sur certains bateaux de la colonne trajane, ces divers ornements font défaut, mais peuvent avoir été masqués par le chateau avant de la galère (fig. 47). Là non plus, nous ne prétendons pas donner une liste exhaustive.

Pourquoi ces différents types? Sont-ils le signe d'une évolution chronologique, dans l'architecture des navires, ou, au contraire, la preuve d'une diversité, au même moment, de ces architectures?

La première solution nous paraît devoir être écartée d'emblée : les différentes catégories de proues que nous avons examinées apparaissent de façon concommittante sur la mosaïque de Constantine (fig. 44), mais aussi sur diverses monnaies orientales du second siècle[219]. Il n'y a donc pas eu évolution chronologique d'un type de stolos à l'autre.

Reste à décider si ces différentes formes de proues existaient réellement, telles qu'elles sont représentées, sur les galères romaines, ou si la présence de figures gigantesques, et démesurées par rapport à la taille du navire (taureau de la fig. 44, tritonnesse du trophée de Saint-Bertrand-de-Comminges, monstres et divinités de l'arc d'Orange) est le fruit d'une déformation artistique voulue, afin de bien faire voir ces motifs.

La seconde solution nous paraît plus logique. Nous avons déjà remarqué, en effet, que les monstres, les dieux ou les animaux gigantesques qu'on aperçoit à l'avant des navires de guerre se rencontrent surtout sur des proues isolées. Le plus souvent, il s'agit de trophées, ou de monuments qui figurent un trophée : ainsi à Saint-Bertrand-de-Comminges, à Orange, sur la plupart des monnaies[220]. Il y a ainsi, à notre sens, disproportion volontaire entre

[219] *BCM* Mysie, pl. XI, 2 et XI, 16 par exemple (type I).

[220] Voir aussi J. Marcadé, *loc. cit.*, pour les victoires de proue, destinées à célé-

l'ornement de proue, qu'on veut montrer, et souligner, notamment quand nous sommes en présence d'un trophée, et les parties architecturales du navire. De telles déformations sont fréquentes, on l'a dit, et se retrouvent à d'autres époques, dans le cas des ex-voto marins modernes[221]. Nous sommes donc ici en présence de proues «extravagantes» par la disproportion de leur décoration. En revanche, les bateaux en ordre de marche où figure un stolos à volute paraissent présenter des proues plus réalistes, dans la mesure où la décoration cède ici le pas à l'architecture du navire.

La plupart des protomès que nous avons décrites devaient être en bronze : on voit en effet nettement, sur l'arc d'Orange comme sur les plaques du Capitole, que les stoloi sont en réalité des plaques de bronze, décorées pour certaines d'un feuillage et d'un perlé (fig. 5), pour d'autres d'un rinceau ou d'une couverture d'écailles métalliques (fig. 50-52). La nature de ces pièces de métal, sans doute plaquées sur une âme de bois, explique que l'on ait dû vraisemblablement répéter la décoration à babord et à tribord. En outre, ces pièces métalliques venaient s'ajouter et se fixer au-dessus de la proue proprement dite, comme le montrent les tenons très visible sur les reliefs de l'arc d'Orange (fig. 5, I c). Cela explique pourquoi on pouvait détacher ces stoloi pour en faire des trophées en cas de victoire navale.

Il faut ajouter, enfin, que l'éperon secondaire ou *proembolium*, lorsqu'il existe, est très souvent décoré d'une tête d'animal. Nous y reviendrons ultérieurement.

Les figures sur le côté du stolos.

La plupart des monuments figurés laissent apparaître sur les côtés de la proue d'autres représentations qui sont de trois ordres : les unes sont constituées elles-aussi par des animaux ou des monstres marins soit au-dessus, soit au-dessous du *proembolium*[222]; les autres sont les yeux du bateau; on voit aussi des caisses qui enferment une figure anthropomorphe.

brer une victoire, et qui évoquent mystiquement la présence d'une divinité combattante à l'avant du navire, au moment où elle monte à l'abordage du vaisseau ennemi, non un ornement de proue.

221 *Supra* p. 13.

222 Sur ce terme, *infra* p. 90.

a) Les animaux représentés sont souvent des dauphins, placés légèrement au-dessus de la ligne de flottaison. Leur utilisation comme emblèmes marins ne saurait surprendre (fig. 50-51). On trouve aussi des tritons, ou des chevaux marins (fig. 52,53,57) qui sont ici dans leur fonction de symbole aquatique, comme guide du bateau, et qui font en même temps de lui, symboliquement, un être marin. Plus rare semble être la présence du crocodile, animal aquatique lui-aussi, mais qui apparaît peut-être pour évoquer l'Egypte et le nom du bateau (fig. 38). Sur le bas-relief du British Museum (fig. 39) se voit un aigle.

b) La plupart des navires figurés sur les monuments impériaux portent, comme ceux de l'époque précédente, des yeux, dont la fonction n'est pas, comme le croyait C. Torr, celle d'un écubier, destiné à laisser passer le cable qui retient l'ancre. En effet, J. Svoronos a retrouvé, au Pirée, un grand nombre d'yeux en marbre, sans doute autrefois peints et appliqués sur la coque[223]. Sur la plupart des monuments figurés impériaux, les yeux sont sculptés dans la plaque de bronze (fig. 52-53), généralement au-dessus du *proembolium*. Certains devaient sans doute aussi être peints.

On doit vraisemblablement rapprocher cette coutume de la tradition bien méditerranéenne du «mauvais œil». J. Heurgon a notamment attiré l'attention sur un passage de Pline le Jeune (*Ep.* VI, 2,2), dans lequel l'épistolier rappelle le souvenir d'un avocat célèbre, M. Aquilius Regulus, qui avait pour habitude de se farder en noir l'œil droit ou l'œil gauche selon qu'il accusait ou défendait, afin de fasciner son adversaire par un regard fixe. De la mythologie la plus ancienne, illustrée par la légende d'Horatius Coclès, à des pratiques magiques plus modernes, l'œil a une fonction apotropaïque évidente, et il n'est pas impossible que les yeux des bateaux de guerre antiques aient eu précisément pour fonction de fasciner l'ennemi[224].

c) Les flancs de la proue portent aussi, dans bien des cas, des caisses, sans doute en bronze, ou en un autre métal, qui repré-

[223] J. Svoronos, *Art. cit.* p. 132; ceci expliquerait, pour cet auteur, que certaines inscriptions navales attiques parlent des yeux du bateau qui manquent ou qui sont cassés; cf. *Torr* p. 69; A. Cartault, *La trière . . . op. cit.* p. 66; *Archaiologikè Ephemeris*, 1978 (1980), p. 119-135.

[224] J. Heurgon, *Les sortilèges d'un avocat sous Trajan, Hommages à Marcel Renard, Collection Latomus*, 101, Bruxelles, 1969 p. 443-448. Nous remercions M. Le Glay d'avoir attiré notre attention sur cet article.

sentent une tête anthropomorphe. C'est le cas sur les reliefs de l'arc d'Orange, sur celui de Préneste, sur les plaques du Capitole, sur le marbre de l'Antiquarium du Palatin (fig. 4,38,52,55). Il se pourrait qu'on se trouve là en présence de ces têtes de divinités (παρασήματα) dont parlent certains des textes que nous avons cités. Ces caisses sont manifestement en relief fort saillant à l'extérieur du bateau et on ne saurait dire à première vue si elles sont simplement accrochées au navire, ou si elles en font architecturalement partie : la première solution pourrait être envisagée, si l'on songe à l'existence d'une telle plaque au musée de Boston. On pourrait aussi reconnaître dans ces caisses, ou dans ces plaques, l'extrémité des épotides du bateau, décorées au lieu d'être laissées à nu. Les deux hypothèses ne s'excluent d'ailleurs nullement et avaient déjà été suggérés par A. Merlin et L. Poinssot à propos des deux têtes de Dionysos et d'Ariane, découvertes dans l'épave de Mahdia (fig. 48)[225].

Il reste à expliquer la fonction des hampes qui apparaissent, dans de rares cas, à l'avant des bateaux, notamment sur le relief de Préneste (fig. 38) : il ne saurait s'agir d'un mât, étant donné sa disposition sur le côté du stolos, et la guirlande qui y est attachée : peut-être faut-il voir là, non une stylis d'avant[226], mais la hampe d'un *uexillum* non déployé; on doit y reconnaître, vraisemblablement, un insigne de commandement.

Il y avait à l'avant du bateau des ancres sur lesquelles nous n'avons que très peu de renseignements, car on ne voit presque jamais apparaître ces objets sur les représentations iconographiques de l'Empire; il se peut que les ancres aient été remontées à bord et mises derrière le bastingage. Certaines, qui sont figurées

[225] Sur ces épotides, voir p. 92. Signalons aussi sur les reliefs de l'Arc d'Orange des motifs purement décoratifs qui sont constitués par des branches de feuillage (fig. 4). Sur les plaques de Mahdia, cf. A. Merlin et L. Poinssot, *Epotides de bronze trouvées en mer près de Mahdia, Cinquième Congrès international d'archéologie classique*, Alger, 1933 p. 227-241. La datation de cette épave doit se situer vers 100 avant J-C. Cf. W. Fuchs, *Der Schiffsfund von Mahdia*, Tübingen, 1963. Sur la plaque du musée de Boston, cf. *Torr* fig. 26.

[226] Sur cet objet, voir p. 78. Voir aussi une hampe passant à l'avant du bateau sur un relief de Bonn, K. Wölcke, *Beiträge sur Geschichte des Tropaions, BJ*, CXX, 1911, p. 152-156, pl. VIII, I. Ces *uexilla* ne sont pas rares puisqu'on les retrouve sur les reliefs de l'arc d'Orange; ils ne sont pas placés à la proue, mais font partie des diverses pièces du trophée naval; rien n'empêche de supposer qu'ils proviennent des proues exposées (fig. 5).

sur l'arc d'Orange ou sur les plaques capitolines (fig. 4,52,53) semblent entièrement en métal, mais cette impression est peut-être trompeuse : un jas d'ancre, trouvé à Marsala, était en effet mobile, ce qui paraît plus normal pour un bateau de guerre, sur lequel se posent des problèmes de poids et d'encombrement[227]. Les listes navales d'Athènes évoquent des jas de 20 et 50 livres, ce qui semble très faible, et correspond peut-être à des ancres de chaloupes[228]; les inscriptions hellénistiques, en revanche, parlent de jas qui pesaient entre 38 et 109 kilogrammes[229].

La poupe.

La poupe s'appelle en grec πρύμνα, en latin *puppis*. Si ces deux mots ne soulèvent aucune difficulté, il n'en va pas de même de la partie supérieure de la poupe, ἀφλάστον ou *aplustra*[230]. Ces termes désignent l'ensemble de baguettes recourbées vers l'avant, attachées en une espèce de bouquet par un bouclier qui surmonte l'arrière des navires antiques (fig. 5).

La fonction de l'aplustre a été diversement interprétée; J. Svoronos voulait y voir un sémaphore, usité seulement sur les navires amiraux, et destiné à supporter les divers signaux de commandement en usage dans la marine[231]; P.-M. Duval a suggéré, au contraire, qu'il s'agissait de la réunion de toutes les lattes du bordé[232]. Cette hypothèse vient de recevoir une confirmation archéologique grâce à l'épave de Marsala : on a constaté, en effet, que,

[227] Cf. H. Frost, *NSA*, 1972, p. 654-5. G. Kapitän, *Rinvenimento di un'ancora antica del tipo a ceppo smontabile all'Isola Lunga (Marsala), Atti del congresso di archeologia sottomarina*, 1970 (= *SicA*, 4, 1971, n° 16, p. 13-22).

[228] *IG* II², 1627, 282-6 : le passage est d'ailleurs incertain.

[229] *Inscriptions de Délos*, 443 Bb 92 et 96, cité par *SSAW* p. 256 n. 131. Sur les ancres des vaisseaux ronds on verra maintenant la typologie de M. Perrone-Mercanti, *Ancorae antiquae*, Rome, 1979. Cf. aussi la bibliographie de P. Pomey et P. A. Gianfrotta, *Archeologia subacquea, op. cit.* p. 367; cf. *SSAW* p. 252-256.

[230] Voir J. Svoronos, *art. cit.* Pollux, I, 90 : Τὰ δὲ ἄκρα τῆς πρύμνης ἄφλαστα καλεῖται. Didyme, *Eustath. ad Iliad.* v. 714 : τὸ ἐπὶ τῆς πρύμνης ἀνατεταμένον εἰς ὕψος ἐκ κανονίων πλατέων ἐπικεκαμμένων.

[231] J. Svoronos, p. 128 sqq. Le mot a été tantôt rapproché de φλάω tantôt de παφλάζω (bouillonner), puis de ἄθλαθος, non plié. J. Svoronos l'explique par un souhait apotropaïque : « que les idoles protectrices du navire reposantes sur l'aplustre restent incassables », ce qui est bien compliqué ! ou encore par « non plié », parfaitement ouvert, « plat », ce qui n'est pas plus clair.

[232] P-M. Duval, *Du navire grec, art. cit.* p. 349.

sur ce bateau, les virures du bordé étaient taillées non pas de façon parallèle, mais allaient en se rétrécissant légèrement vers les extrémités. Or l'étude architecturale a montré qu'un tel système d'assemblage ne pouvait se terminer que de deux façons : soit en s'élevant légèrement, et en s'amenuisant, donnant ainsi la forme en col de cygne de l'aplustre; soit, si l'on voulait éviter cette solution, en taillant droit les virures du bordé, ce qui donne une forme verticale. La seconde solution a été adoptée à l'avant, pour l'étrave, car la forme en col de cygne, à la proue du bateau, aurait rendu difficile la manœuvre du gouvernail; à la poupe, au contraire, c'est l'inverse qui se produit et explique la présence de l'aplustre[233].

Cette découverte met fin à la controverse sur la fonction et l'origine de l'aplustre. L'étude des monuments figurés de l'époque impériale permet toutefois de penser que l'architecture navale avait quelque peu évolué depuis l'époque hellénistique. On constate, en effet, que les lattes de l'aplustre ne sont plus en bois, mais en métal, comme il apparaît clairement sur les bas-reliefs du musée du Capitole, (fig. 50-53). On s'explique d'ailleurs beaucoup mieux, ainsi, qu'on ait pu détacher ces aplustres pour en faire des trophées, après une victoire navale (fig. 5). Ces éléments sont donc, au moins à l'époque impériale, de purs ornements décoratifs, dont la fonction primitive est certainement oubliée. L'examen des monuments figurés permet de distinguer plusieurs types de proues, dont certaines sont sans aplustre :

I – L'aplustre, à lattes recourbées vers l'avant
II – La poupe en forme de col de cygne
III – Un type mixte formé des types I et II

Le type I est le plus fréquent : l'aplustre est décoré par un disque de métal, sans doute un bouclier, avec de petites boules qui tiennent les différentes branches, ou une barre transversale (fig. 5); il passe dans un plan vertical, longitudinal à celui du navire, comme le montre un exemplaire de bronze conservé à Berlin[234]. On ne voit pas, sur les monuments impériaux, d'objet accroché à l'aplustre, qui ne sert probablement pas de sémaphore[235].

[233] *Frost* p. 277. Cette découverte est due à l'architecte P. Adam, qui a reconstruit grandeur nature la poupe de Marsala, et s'est aperçu de cette particularité.

[234] Cf. R. Moll, *op. cit.* pl. B IX, 28.

[235] Une exception toutefois pour le relief Spada (fig. 33) dont la date est controversée (voir *supra* p. 41).

Les poupes du type II se terminent par un col de cygne qu'on voit fréquemment sur les navires marchands[236]. Cette pièce, tournée vers l'arrière[237] est certainement elle aussi un ornement métallique, dont les tenons apparaissent sur la frise du Capitole (fig. 53).

Un troisième type, intermédiaire entre les deux premiers, apparaît sur les bateaux de la colonne trajane (fig. 45) : il s'agit d'un d'aplustre dont se sépare un col de cygne ployé vers l'arrière.

Les autres ornements de la poupe ont été eux-aussi sujets à interprétations divergentes : c'est le cas de la *stylis*, hampe de forme diverse qui se dresse verticalement au-dessus de la poupe; la forme de cet objet varie considérablement d'un monument à l'autre, et a été étudiée par J. Svoronos, qui y voit des idoles protectrices du navire[238]. Notre propos n'est pas d'entrer ici dans des controverses qui n'intéressent pas notre période, puisque, comme le fait remarquer L. Casson, la *stylis* n'existe plus sur les bateaux de l'époque impériale[239]. Ceux-ci portent en revanche des enseignes, bien visibles sur de nombreux documents pendant tout l'Empire (fig. 45,63), ou des *uexilla* (fig. 41,45). Quoiqu'on ne les voit pas sur les documents figurés où apparaissent des galères de l'époque impériale, il se pourrait que des statuettes, nommées *tutelae* aient été placées à la poupe et aient servi de divinités protectrices au bateau[240].

[236] Voir *SSAW* fig. 149 à 156.

[237] De ce col de cygne provient l'expression χηνίσκος qui désigne cette forme de poupe, cf. J. Svoronos, art. cit., p. 127.

[238] J. Svoronos, *art. cit.* p. 84-120.

[239] *SSAW* p. 147. Le relief Spada montre une stylis, mais sur sa date voir *infra* p. 41.

[240] *SSAW* p. 347 n. 12 : un marin de l'escadre d'Alexandrie identifie son navire par l'expression *Tutela Tauro* (*CPL* 223); mais rien n'indique que cette *tutela* soit placée à la poupe. Plus probante est l'expression de Virgile, *Enéide* 171 : *Aurato fulgebat Apolline puppis* ou celle de Silius Italicus, XIV, 410 : *Numen erat celsae puppis Lucrina Dione*. Les navires marchands, en revanche, montrent de telles divinités à leur poupe, sur les monuments figurés; voir *SSAW* fig. 146 : relief Torlonia d'Ostie, avec une victoire sur la poupe. On sait mal, dans ces conditions, si le nom du navire était simplement suggéré par l'un des symboles visibles à la proue ou à la poupe (*tutela*, figure de proue, plaque latérale, ornement latéral) comme semble le penser L. Casson (*SSAW* p. 345 n. 5), ou si le nom du navire était réellement écrit : J. Svoronos prétend que certaines stylis portent une inscription (*art. cit.* p. 91-92); mais comme nous avons vu que la stylis n'existe plus à l'époque romaine impériale, on peut se demander où le nom du navire était alors gravé; il est de

Les monuments figurés de l'époque grecque archaïque, classique, ou hellénistique ne permettent pas de conclure à l'existence d'une cabine permanente à la poupe des vaisseaux de guerre, destinée à abriter les officiers du bord, notamment le triérarque et le pilote[241]. Il se peut qu'on ait, quelquefois, en fonction des besoins et de l'état de la mer, dressé un abri sommaire, une simple toile, mais nous n'en avons pas mention. En revanche, les monuments de l'époque romaine impériale laissent voir, le plus souvent, ce type de cabine : il s'agit d'un bâti en bois, vraisemblablement, de forme semi-cylindrique, recouvert peut-être d'une toile ou d'une peau, qui tient tout l'arrière du bateau (fig. 45). Cette cabine rudimentaire existait encore dans la marine de la haute époque byzantine, puisque les textes en font mention. Il n'est pas sûr, toutefois, qu'elle ait été dressée de façon permanente, car certains documents figurés ne la montrent pas (fig. 58). Son rôle était évidemment, comme l'affirment les textes, de protéger le commandant du bord ou l'amiral, et de lui permettre de se reposer plus commodément[242].

Les vaisseaux de l'époque grecque archaïque ou classique montraient, à l'arrière du bateau, une passerelle, le plus souvent rangée à l'arrière le long de la coque pendant les navigations. Cette passerelle servait notamment au débarquement et à l'embarquement de l'équipage, et non pas, semble-t-il, pour l'abordage. La plupart du temps, il s'agit d'une échelle[243].

A l'époque romaine impériale, ces passerelles subsistent, mais n'apparaissent plus sur les monuments figurés qu'en de rares occasions : on les aperçoit sur les reliefs de l'arc d'Orange (fig. 4); mais elles ne sont plus rangées comme autrefois le long de l'aplus-

toute façon peu vraisemblable de penser qu'il était porté par une des enseignes qui se voient parfois sur les navires, dans la mesure où ces enseignes, précisément, n'apparaissent pas fréquemment.

On peut penser que le nom du bateau était peint ou gravé effectivement, même s'il était, en outre, symbolisé par une des figures de proue ou de poupe : chaque bateau, en effet, porte un nom précis, comme en témoignent les nombreuses inscriptions impériales relatives à la marine. Voir la liste des noms de bateaux *infra* p. 665 sqq.

241 *SSAW* p. 116 n. 66 et 147 n. 28.

242 Dain, *Naumachica, ad Basilium Patricium* 5,2,5 : τὸ δὲ πρὸς τὴν πρύμναν ποδόστημα, ἔνθα δὴ καὶ σκηνὴ πήγνυται τῷ στρατηγῷ ἢ τριηράρχῳ, ἤγουν κράβατος.

243 *GOS* planches 19 et 26 a.

tre, et c'est sans doute la raison pour lesquelles on ne les voit plus. On accédait à bord en franchissant une petite ouverture, pratiquée dans le bastingage, et qui se voit sur de nombreux monuments figurés, tantôt à l'avant du navire, derrière la poupe, tantôt à l'avant et à l'arrière du bâtiment (fig. 38,40,45,47). Sur le bateau du relief de Préneste, on accédait au niveau du pont par plusieurs marches (fig. 38).

Les bastingages de l'époque romaine impériale semblent être conçus, que le bateau soit ponté ou non, en un matériau léger, simple garde-fou vers l'extérieur (fig. 45-47)[244]. Dans certains cas, le bastingage est remplacé par une pavesade de boucliers (fig. 38)[245], qui ne sont plus, peut-être, qu'un bâti plein, décoré avec de faux boucliers, comme c'est le cas des caisses de rames[246].

L'appareil de gouverne.

On s'est, depuis longtemps, interrogé sur les capacités du gouvernail antique et sur la façon dont il était manœuvré. On connaît, à cet égard, les thèses célèbres du Commandant Lefebvre des Noëttes, pour qui les grandes traversées, avec de gros chargements, n'ont pu exister avant l'invention du gouvernail d'étambot[247]. Cette thèse a, depuis longtemps, été critiquée, et les fouilles sous-marines, ainsi que les études récentes sur la marine romaine, ont montré que les gros porteurs existaient dans l'Antiquité, et qu'ils n'hésitaient pas à entreprendre des navigations hauturières, y compris dans l'Atlantique[248].

La question qui se pose aujourd'hui est bien plutôt de savoir comment fonctionnait exactement le gouvernail antique, constitué, le plus souvent, au moins sur les bateaux de quelque impor-

[244] En grec τορνεία, ἐντορνεία d'après F. Salviat, *art. cit.* p. 258.

[245] Un tel système existait sans doute à Marsala (*Frost* p. 260).

[246] Signalons aussi à Marsala, l'existence d'un «déflecteur» pour les embruns, au niveau de la caisse de rames (*Frost* p. 247).

[247] Lefèbvre des Noëttes, *De la marine antique à la marine moderne. La révolution du gouvernail*, Paris, 1935. *Contra*, voir principalement Commandant Guilleux de la Roerie, *Les transformations du gouvernail. Annales d'Histoire économique et sociale*, 1935, p. 564.

[248] Cf. *Rougé* p. 47 sqq.; sur les navigations atlantiques, M. Reddé, *La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine*, *MEFRA*, 91, 1979, p. 481-489.

tance, par deux avirons latéraux immergés à l'arrière de la coque. Deux thèses sont encore en présence : celle de J. S. Morrison, déjà défendue par E. de Saint-Denis, pour qui le gouvernail agit en s'écartant de la coque du navire[249]; celle de L. Casson, pour qui la pale pivote autour de son axe, ce qui diminue de beaucoup les efforts à fournir pour la manœuvre[250].

Nous n'analyserons pas ici la thèse de J. S. Morrison, dans la mesure où elle s'appuie sur des documents qui remontent aux cinquième et sixième siècles avant notre ère, et où l'auteur ne cherche pas à l'appliquer aux époques plus tardives; il nous faut toutefois examiner de près les documents figurés de l'époque romaine, en ce domaine plus clairs que les textes, avant de comprendre ces derniers.

J. Le Gall, étudiant une base de colonne du Musée National Romain, a montré que le gouvernail monté sur un pivot n'était pas inconnu à l'époque romaine[251] : la mèche du gouvernail passe, sur le modèle du musée des Thermes, à l'intérieur d'une caisse, dans laquelle elle est fichée, suivant une ligne légèrement oblique de haut en bas vers l'arrière. Ce système apparaît encore plus clairement sur une sculpture de Sperlonga, où la mèche est maintenue latéralement, et sans doute aussi longitudinalement dans sa caisse (fig. 62). Ce système exclut tout mouvement qui écarterait le gouvernail de la coque du bateau, et le seul mouvement possible est une rotation de la pale autour de son axe, comme l'affirme L. Casson. Un tel système est bien visible sur les nombreuses galères de l'époque impériale (fig. 41-42), mais devait déjà être en vigueur à la fin de l'époque républicaine (fig. 34-35). La caisse est percée, vers l'extérieur, d'une ouverture qui apparaît sur divers monuments figurés et est placée à l'extrémité de la *parexeiresia* (fig. 34). La seule question qu'on peut se poser réside dans le système d'attache : la rame, à l'intérieur de sa boite, ne peut tourner sur un tolet, que d'ailleurs on ne voit jamais, car alors son mouvement de rotation sur elle-même serait incompréhensible; on peut donc sup-

[249] E. de Saint-Denis, *Le vocabulaire des manœuvres nautiques en latin*, Mâcon, 1935, s.v. *gubernaculum; GOS*, p. 291-292.

[250] *SSAW* p. 224-228; on trouvera un bon résumé de la question dans L. Th. Lehmann, *The mystery of the Graeco-Roman Steering Oar, IJNA* 7, 1978, p. 95-99.

[251] J. Le Gall, *Un modèle réduit de navire romain marchand, Mélanges Ch. Picard*, Paris, 1948, p. 607-617. Une autre base identique existe dans la collection Torlonia.

poser qu'elle vient buter sur l'ouverture de sa caisse, en étant maintenue par un ergot perpendiculaire à la mèche, ou par un manchon de diamètre plus large que le trou dans lequel elle passe : cette solution a été suggérée par J. Le Gall, et se reconnaît, peut-être, sur la sculpture du musée des Thermes, ou sur les panneaux de dépouilles navales de Poitiers[252]. Cette solution, toutefois, n'était peut-être pas la plus répandue : en effet, un passage trop souvent méconnu de Végèce rappelle que l'une des tactiques employées pour immobiliser l'ennemi, dans un combat naval, est de couper les cordages qui tiennent le gouvernail de l'adversaire[253]. A cette indication précieuse, il faut encore ajouter la mention d'une expression courante, en latin, qui indique qu'en levant l'ancre, on plongeait la rame dans l'eau, *demittere gubernaculum*[254]. Ces textes nous invitent à conclure que le gouvernail était maintenu à bonne hauteur à l'aide d'un cordage qui le retenait : on pourrait naturellement penser que la fixation existait dans la boite du gouvernail, et qu'un nœud accrochait la mêche à l'un des montants de cette caisse. Mais ceci nous interdit de comprendre comment on pouvait, de l'extérieur, et par ruse, couper facilement ces cordages, s'ils étaient cachés par la caisse du gouvernail. En réalité, la solution est donnée, pour les navires de commerce, par le bas-relief Torlonia, mais rien n'interdit de penser qu'il en était de même pour les vaisseaux longs : sur ce monument, en effet, on voit clairement qu'un filin descend le long du bateau, pénètre dans la pale, environ à mi-hauteur, en ressort, et remonte le long du bateau; son attache supérieure n'est pas visible, mais elle doit se trouver sur le pont[255]. On comprend dès lors et le texte de Végèce et l'expression *demittere gubernaculum*; au port, on rentre le gouvernail en le remontant le long de la coque, ce qui lui évite des chocs inutiles; sur les vaisseaux longs, qu'on tirait quelquefois au sec, la manœuvre était précieuse. Au moment de l'appareillage, on descendait la rame à la hauteur voulue, en fonction des besoins, du chargement du bateau, et de l'état de la mer. Lors d'une batail-

[252] J. Le Gall, *art. cit.*; Espérandieu 1405.

[253] Végèce IV, 46 : *Secreto incidunt funes quibus aduersariorum ligata sunt gubernacula.*

[254] Voir E. de Saint-Denis, *Vocabulaire, op. cit.*, s.v. *demittere.*

[255] *SSAW* fig. 146. Excellent dessin de ce détail dans Daremberg et Saglio, *art. navis*, fig. 5295. Le même système est visible sur la mosaïque de l'Antiquarium du Capitole, *SSAW* fig. 154.

le, en revanche, les barques ennemies pouvaient venir facilement à bout des filins, ce qui faisait tomber le gouvernail dans l'eau[256].

Le haut du *gubernaculum* est manœuvré par un *clauus*, ou barre franche, qui apparaît sur un bon nombre de monuments figurés (fig. 35,41,58). Dans certains cas, ce *clauus* peut avoir été prolongé par un stick articulé, qu'on reconnaît parfois (fig. 35). Dans la mesure où le gouvernail placé obliquement par rapport à la verticale pivote sur son axe, on comprendra aisément que le *clauus*, fixé perpendiculairement à la mèche du gouvernail, se meuve de haut en bas, obliquement au timonier; on lève ainsi le *clauus* ou on l'abaisse, puisqu'il tourne autour de son axe, constitué par la mèche du gouvernail[257]. On comprend ainsi sans difficulté les expressions *clauum conuertere, erigere, flectere, inclinare, regere, torquere*, dont on a cru trop longtemps qu'elles désignaient un mouvement qui éloignait le gouvernail de la coque[258].

[256] L. Casson ne semble pas mentionner ce sytème; on le comparera avec celui qui apparaît sur un document beaucoup plus tardif de Venise, où la pale est soutenue par un cable et une poulie (cf. Guilleux de la Roerie et S. Vivielle, *Navires et marins, de la rame à l'hélice*, I, pl. I). Ces estropes sont appelées *habenae* par E. de Saint-Denis, sans référence à des textes précis. Selon le même auteur, elles s'appelleraient en grec χαλινά; l'idée a été reprise par J. Rougé, *op. cit.*, p. 63. Mais le texte d'Oppien sur lequel cet auteur s'appuie ne nous paraît pas convaincant: πρύμνῃ δ'ἔπι πάντα χαλινὰ/ἰθυντὴρ ἀνίησιν, ἐπισπέρχων ὁδὸν ἅλμης· /ἡ δ'οὔτ' οἰήκων ἐμπάζεται. Dans ce passage, où un bateau est pris dans une tempête, rien ne prouve que les χαλινά fassent référence au gouvernail : au contraire, comme on veut fuir devant le grain, on n'essaie plus de naviguer; alors on choque les *écoutes* (χαλινά ἀνίησιν) et on se prépare à filer vent arrière, voiles débordées; mais le gouvernail ne répond plus, et on ne peut plus se maintenir dans la direction du vent et des lames. En revanche, un texte cité par L. Casson (*SSAW* p. 257 n. 235) permet peut-être d'identifier ces cordages : σὺν ἱστῷ καὶ κέρατι... καὶ πηδαλίοις δυσὶ σὺν οἴαξι καὶ ὄκνοις (*i.e.* ὄγκοις).

[257] La même explication est proposée par *SSAW* p. 227 et note 10.

[258] Cf. E. de Saint-Denis, *Vocabulaire*, s.v. *gubernaculum*. Ainsi s'expliquent aussi les divers passages où les auteurs anciens expriment avec quelle facilité on pouvait manœuvrer les gouvernails antiques, même sur les plus gros bateaux : Lucrèce, IV, 903-4 : *Et manus una regit quantouis impete euntem,/Atque gubernaculum contorquet quolibet unum*. Lucien, *Nauigatio Isidis*, 6 : κἀκεῖνα πάντα μικρός τις ἀνθρωπίσκος γέρων ἤδη ἔσωζεν ὑπὸ λεπτῇ κάμακι τὰ τηλικαῦτα πηδάλια περιστρέφων. En revanche, E. de saint-Denis, *loc. cit.*, nous semble mal interprêter le passage suivant de Saint-Jérôme, *Lettres*, 100, 14 : *Sicut enim gubernatores magnarum nauium, cum uiderent immensum ex alto uenire gurgitem, quasi uenatores ferocissimam bestiam, spumantes fluctus suscipiunt, eosque prorae obiectione sustentant, flectentes in diuersum gubernacula, et prout uentorum flatus et necessitas imperauit stringentes funiculos uel laxantes*. Il faut avoir en tête la manœuvre effectuée par

Le navire de guerre, comme les vaisseaux de commerce, était dirigé à l'aide de deux avirons : cela ressort clairement des documents figurés (fig. 35). On ne saurait dire, toutefois, si ces avirons étaient manœuvrés simultanément ou séparément, comme c'est parfois le cas des gros navires de commerce : on voit sur un bas-relief de Pouzzoles le timonier qui tient ensemble les deux avirons, un dans chaque main, mais on ignore tout des estropes qui pouvaient lier éventuellement les deux *claui*; toutefois, on ne voit pas pourquoi il y aurait eu des systèmes différents sur les vaisseaux de commerce et les navires longs : on devait donc pouvoir agir simultanément sur les deux barres des galères[259].

L'ARMEMENT

L'éperon.

L'éperon (ἐμβόλιον, *rostrum*) est, depuis une époque fort ancienne[260], une des armes essentielles du navire de guerre, au point que l'expression latine de *nauis rostrata* est synonyme de bateau militaire.

gros temps, et forte mer : on loffe dans la vague, pour la prendre de face, et on abat, une fois arrivé au sommet, afin de contrecarrer les mouvements mêmes de la vague qui fait abattre d'abord, puis loffer et retomber le bateau dans le vide, une fois qu'il est au sommet. Dans ces conditions, la manœuvre proposée par E. de Saint-Denis n'a aucun sens nautique; cet auteur propose, en effet, de traduire *flectentes in diuersum gubernacula* par «en écartant à la fois les pelles des deux gouvernails», pour donner plus d'assise au bateau, en tirant sur les *claui* : une barre franche est déjà, sur un gouvernail d'étambot, très dure par gros temps; que dire de la manœuvre proposée par E. de Saint-Denis, qui demanderait des efforts qu'un homme seul, d'une seule main, ne saurait accomplir avec un gouvernail antique? L'opération est d'autant plus inutile que les deux barres se contrarient elle-mêmes, et ce n'est pas ainsi, certainement, qu'on donnera de l'assise au bateau. En revanche, la manœuvre se comprend très bien si on suit le fil du texte : le timonier tourne comme il est normal, la proue vers la lame (*eosque prorae obiectione sustentant*) (voir la comparaison cynégétique); pour ce faire, il tourne les gouvernails dans une direction *opposée à celle de la vague (flectentes in diuersum gubernacula)*, ce qui exclut, comme nous l'avons montré *supra*, que les avirons de gouverne s'écartent de la coque.

[259] L'idée d'estropes qui reliaient les *claui* se trouve, sans que ce soit un passage convaincant, dans un texte où Stace parle de *moderamina claui* (*Thébaïde*, 10, 183). L'idée ressort aussi, d'après E. de Saint-Denis et *Rougé* p. 65, d'un texte peu clair de Saint Jérôme, *Lettres* 100,14.

[260] Sur l'origine de l'éperon à l'âge du bronze, voir *GOS* p. 7. *Contra SSAW* p. 49 : début du premier millénaire. On trouvera un résumé de la controverse dans

Si l'on se fie aux seuls textes, il semble que le rostre des bateaux romains avait la forme d'une pointe triple; les expressions de *rostris tridentibus* (Virgile, *Enéide* V, 143), *aere tridenti* (Valerius Flaccus, I, 668), *rostrum trifidum* (Silius Italicus, VI, 358), pour ne citer que celles-ci, sont à cet égard significatives. Normalement, cet éperon était en bronze[261], mais on a aussi mention d'armes en fer, bien que Végèce déconseille l'usage de ce métal, exposé à la rouille[262].

L'usage des rostres est attesté par les textes durant toute l'Antiquité et jusqu'à l'époque byzantine[263].

La découverte à Athlit, non loin d'Haifa, d'un éperon de bronze provenant d'une épave, permet de se faire aujourd'hui une idée plus précise de ce type d'arme. L'objet date sans doute du quatrième siècle ou de l'époque hellénistique, mais sa structure et son mode d'attache ne doivent guère être différents de ce qu'ils furent par la suite.

Le rostre d'Athlit pèse environ 450 kilos, une fois nettoyé. Il s'agit d'une carapace de bronze moulée sur une âme de bois, constituée de plusieurs pièces. L'éperon possède trois lames horizontales, séparées par une lame verticale; il est décoré, sur sa surface externe, d'un trident, du bonnet des Dioscures, d'un caducée et d'un aigle. L'ensemble mesure 2,30 m de long.

Le rostre était fixé à la fois sur les préceintes latérales qui se rejoignent à la proue, et sur la ligne de quille. Il semble que les préceintes aient joué un rôle prééminent dans l'absorption du choc, au moment de l'éperonnage. Une pièce de bois centrale, «the raming timber», assurait la cohésion des préceintes et de la quille, mais ne semble pas s'être prolongée beaucoup vers le centre du bateau[264].

R. Rebuffat, *Une bataille navale au VIIIe siècle (Josèphe, Antiquités judaïques, IX,14)*, *Semitica*, XXVI, 1976, p. 78 n. 3.

[261] *Embolum nauis aeneum* (Pétrone XXX); *aerata dispellens aequora prora* (Stace, *Thébaïde*, V, 335); *spumas salis aere ruebant* (Virgile, *Enéide* I,35); *decedit aerata triremi* (Horace, *Odes* III, 1, 39).

[262] Mention d'éperons en fer: Pline, *HN* XXXII, I; Vitruve, X, 15, 6; *contra* Végèce IV, 34.

[263] En 400: πλοῖον δὲ χαλκέμβολον ἔχων (Zosime, V, 20). En 551, lors de la bataille de Sinigallia, Procope, VIII, XXXIII. Au dixième siècle, Léon, *Naumachica* 1, 69.

[264] A. Raban, *Recent maritime research in Israel, IJNA*, 10, 1981, p. 287-308. J. R. Steffy, *The Athlit ram. A preliminary investigation of its structure, MM*, 69, 1983, p. 229-250.

A Marsala, l'éperon découvert est sensiblement différent: à l'extrémité antérieure de la quille, de part et d'autre de celle-ci, viennent s'accrocher deux pièces de bois recourbées en forme de croc, vers le haut. Une troisième défense existait à la pointe même de la quille, où elle s'accrochait par un tenon. Actuellement, cette pièce a disparu, mais la mortaise visible à l'extrémité de la quille ne laisse aucun doute sur l'existence de cette troisième dent. L'ensemble des trois défenses est lié à la quille par des jambages de fer et des clous, et les pièces de bois sont liées les unes aux autres, de la même manière. L'éperon se présente donc comme une série de crocs juxtaposés horizontalement. Sa longueur n'est pas connue[265]. L'ensemble était recouvert par une feuillure de bronze, et une couche de tissu imprégné d'une matière indéterminée, peut-être de la poix[266]. Le bois des éperons, coupé à contrefil, devait se briser aisément et l'auteur de la découverte estime impossible que cette particularité de la construction soit due au hasard. Il faut vraisemblablement penser, selon H. Frost, qu'on cherchait à construire un éperon qui ne fût pas trop résistant, de façon à éviter de rester accroché à l'adversaire, en cas d'abordage trop violent[267]. L'ensemble devait là aussi être revêtu d'une carapace métallique[268].

Les monuments figurés montrent toutefois que la réalité est infiniment plus complexe qu'il n'y paraît.

Le cas le plus fréquent est effectivement constitué par le rostre triple, comme les textes le laissaient supposer : on reconnaît cette arme sur un grand nombre de documents (fig. 34, 35, 36, 38, 44, 49, 50-53, 54) et plusieurs rondes-bosses nous en offrent une vue en trois dimensions : à Cyrène, Ostie, ou Rhodes, par exemple,

[265] L. Basch, H. Frost, *Another Punic wreck in Sicily : its ram*, *IJNA*, 4, 1975, p. 201-228.

[266] L'analyse n'a pas permis de déterminer de quelle matière il s'agit.

[267] On peut se demander, toutefois, si le bateau de Marsala, coulé par éperonnage, peut-être au moment d'une des grandes batailles de la première guerre punique, n'appartient pas à la flotte de 241, négligée, moins bien équipée, et sans doute remise hâtivement en état de marche (Polybe, I, 61). Ceci expliquerait cette «anomalie» de l'éperon de Marsala.

[268] C. Torr avait remarqué que les vaisseaux athéniens devaient avoir un éperon en bois, recouvert d'une carcasse de métal : les entrées des listes navales du Pirée précisent, en effet, le poids de l'éperon principal, qui est de trois talents (soit 77 kg, selon *Torr* p. 63-64), chiffre trop faible pour que l'ensemble de l'arme ait été en métal.

les éperons se présentent sous l'aspect de trois lames horizontales, épaisses, tenues entre elles, au centre, par une lame verticale, à section triangulaire, la pointe en avant[269]. Ces monuments ne permettent pas de décider si l'arme était entièrement en métal, ou si une carapace recouvrait une âme de bois, solution plus vraisemblable si l'on se réfère à l'exemple d'Athlit. De surcroît, les éperons isolés de l'arc d'Orange (fig. 4) montrent des tenons qui permettaient peut-être d'accrocher le revêtement métallique. Sur le bas-relief du Palatin (fig. 56-57), c'est l'ensemble de la proue qui est protégé par une telle plaque. Cette carapace était, semble-t-il, richement décorée, et l'on aperçoit sur l'éperon en ronde-bosse d'Ostie des poignées de glaive, des rapaces, des volutes de rinceaux, ornementation qui n'est pas isolée puisque l'arc d'Orange et les frises du Capitole (fig. 4, 50-53) en montrent d'autres exemples.

A l'inverse, un certain nombre de monuments figurés révèlent l'existence d'éperons sensiblement différents : c'est le cas, par exemple, des rostres de la colonne trajane (fig. 45-47) et de toutes les monnaies postérieures à la fin du premier siècle de notre ère. Alors que les médailles montraient, en effet, des armes à triple lame sous la République ou au début de l'Empire, les éperons ne semblent plus avoir, à partir du deuxième siècle, qu'une simple pointe, à «nez retroussé».

Arguant de cette différence, H. Seyrig estimait que la forme des rostres s'était modifiée vers la fin du premier siècle de notre ère, car l'absence de batailles navales rendait désormais inutile l'emploi d'une arme dont on aurait alors affaibli la capacité offensive[270].

Cette argumentation paraît toutefois quelque peu contestable : nous avons vu que les textes attestaient l'usage des rostres jusqu'en pleine époque byzantine, et, de surcroît, l'éperonnage n'était plus, depuis peut-être la fin de la guerre du Péloponnèse, la seule tactique utilisée dans le combat naval. Il n'y a pas eu, vers le début du second siècle de notre ère, un changement important dans l'art de la guerre sur mer qui aurait pu entraîner une modification de l'armement des galères, ni non plus une modification de

[269] Cyrène : *Scavi di Ostia*, III, I, planche XXXII, I; A. Lia Ermeti, *Il monumento navale sull'agora di Cirene, Monografie di archeologia libica*, 15, 1981. Rhodes : L. Basch, H. Frost, *art. cit.* fig. 14. Ostie, *Scavi di Ostia*, III, I, fig. 15.

[270] H. Seyrig, *Antiquités de Beth-Maré, Syria*, 28, 1951, p. 101-111; *SSAW* p. 146.

leur utilisation, comme on le verra[271]. En outre, il resterait à prouver que le rostre à une pointe était moins efficace et moins solide que celui à trois lames, ce qui n'est nullement certain[272].

Pour L. Basch, il convient de remarquer que les éperons triples n'apparaissent pas sur les monuments figurés, à l'extrémité de la quille, mais à fleur d'eau, au bout d'une préceinte qui ceinture les galères (fig. 44, par exemple). La force d'une telle arme réside dans le fait que le choc est absorbé par l'ensemble de la coque. Sa faiblesse vient de ce qu'elle doit attaquer les navires adverses, construits de la même façon, à leur endroit le plus fort, au niveau de cette véritable carapace qu'est la préceinte. En outre, en cas de choc trop violent, la préceinte du bateau attaquant pouvait être endommagée et la solidité de la carène compromise. Pour remédier à cet inconvénient, certains architectes navals auraient inventé l'éperon à «nez retroussé», situé à la pointe de la quille, et destiné à frapper l'ennemi sous la ligne de flottaison; le nouveau rostre aurait été plus léger, facilement cassable pour ne pas endommager, sous le choc, la coque du navire attaquant, et même, dans certains cas, amovible. On reconnaîtrait une telle arme sur l'épave de Marsala et les galères de la colonne trajane, vaisseaux légers que L. Basch et H. Frost identifient comme des liburnes. La mosaïque de Constantine (fig. 44) montrerait l'existence concommittante des deux types d'éperon : à côté des bateaux à rostres trifides, on reconnaîtrait un navire à éperon simple (le troisième en partant de la gauche) et une galère sans rostre, la première à gauche, dont L. Basch imagine qu'elle a perdu son arme au cours d'un combat.

Cette argumentation, pour subtile qu'elle soit, ne nous convainc pas totalement. Nous ne sommes pas certain, tout d'abord, que les rostres à triple lame aient été fixés uniquement sur les préceintes. Il est clair, sur nombre de monuments figurés, que la quille se relève vers la proue (fig. 34-36, 56). Nous connaissons mal, il est vrai, les lignes d'eau de la partie inférieure des carènes, et, en outre, la déformation de l'étrave, sur certaines représentations de bateaux, ne facilite pas toujours l'analyse. Toutefois, il nous semble qu'en divers cas, la quille et la préceinte à

[271] Sur les formes du combat naval, voir *infra* p. 333 sqq.

[272] L. Basch, *art. cit.* p. 214-215; *idem, When is a ram not a ram? The case of the Punic ship, MM*, 69, 1983, p. 129-143.

hauteur de la ligne de flottaison se rejoignent, formant un massif taillemer très solide prolongé par l'éperon comme c'est d'ailleurs le cas à Athlit. Sur le bas-relief du Palatin (fig. 56), une sorte de préceinte verticale ceinture ainsi la proue, juste en arrière du rostre, liant la quille et la préceinte de la ligne de flottaison pour en assurer la cohésion. On ne peut donc, à notre sens, opposer formellement un type de rostre accroché à la quille et un autre accroché à une préceinte.

En outre, l'explication que donne L. Basch de la mosaïque de Constantine ne nous convainc pas. Les deux galères sans rostre ne sont pas nécessairement, tant s'en faut, des navires de combat et la présence d'un très petit *proembolium* sur l'une d'elles ne prouve rien. Si nous ne sommes pas obligé, avec G. Picard, d'en faire des bateaux marchands, eu égard à leur forme très allongée, rappelons qu'il existait des types de navires à rames, par l'exemple l'*actuaria*, qui servaient fréquemment d'auxiliaires dans les combats navals, mais n'étaient pas normalement munis de rostres; de même existaient des galères de transport, peut-être non armées[273]. Pour conclure que le vaisseau de gauche, sur la mosaïque de Constantine (fig. 44) a perdu son éperon, il faudrait une preuve que nous n'avons guère, et nous hésitons à franchir le pas.

Au demeurant, faut-il opposer navires légers, du type de la liburne, avec un rostre à nez retroussé, et navires lourds, avec un éperon à triple lame? Nous ne le pensons pas, car la colonne trajane (fig. 45) montre incontestablement une trière dont l'éperon est absolument identique à celui des birèmes. Celles-ci ont d'ailleurs un gaillard d'avant respectable, qui n'en fait pas précisément des vaisseaux légers.

Que conclure de cette question fort embrouillée? Faut-il admettre l'existence concommittante de deux types différents de rostres, ou au contraire leur succession dans le temps? Nous avons déjà dit que nous ne croyions pas qu'on devait opposer trop radicalement un éperon accroché à la préceinte, sur les bâtiments de haut-bord, et un éperon accroché à la quille, sur les navires plus légers : à notre sens, le rostre était fixé à l'avant d'un massif taillemer formé par la préceinte et le relèvement de la quille vers la

[273] *Infra* p. 396; sur l'interprétation de G. Picard, *supra* p. 69. Rappelons qu'une proue pointue n'est pas nécessairement la marque d'une galère (*supra* p. 22-23).

proue, comme le prouve le bas-relief du Palatin (fig. 56). Il est vrai que les monuments figurés ne montrent plus d'éperons triples après la fin du premier siècle de notre ère, mais les représentations de galères militaires deviennent rares après cette date et aucune révolution dans les formes de combat naval ne semble alors justifier une modification de l'armement. Nous voudrions, dans ces conditions, avancer une hypothèse, sans nous dissimuler sa fragilité : si les deux types de rostres qu'on reconnaît sur les monuments figurés n'étaient que les deux modes d'un même objet, tantôt démesurément agrandi notamment sur certaines monnaies, tantôt plus réduit? Ainsi les galères de la fig. 40, pourtant pontées et solidement armées, ont un rostre fin, presque ténu, bien que manifestement à triple pointe. Si on compare en outre l'éperon du navire de Préneste (fig. 38) à celui du vaisseau de Cartilius Poplicola (fig. 36), pourtant du même type, on aura une meilleure idée de la déformation que les artistes peuvent faire subir à un même détail. Les différents types de rostres ne sont peut-être pas autre chose que des modes de représentation d'un même objet. L'éperon, dans certains cas, est volontairement agrandi, grossi et il s'agit là d'un phénomène culturel semblable à celui des ex-voto marins du dix-neuvième siècle, dans lesquels les cuirassés ont un éperon d'une taille supérieure à la réalité, parce que l'on considère que cette arme est le symbole du navire. A l'inverse, le rostre romain, vu d'une façon plus réaliste, semble, de loin, ne posséder qu'une seule pointe[274].

L'éperon secondaire.

Le terme de προεμβόλιον apparaît dans les listes navales d'Athènes[275] mais il ne semble pas avoir d'équivalent en latin[276]; il se peut que le mot grec ait été utilisé, par les marins, et qu'on n'en trouve plus mention que chez les lexicographes grecs tardifs[277], alors que le latin *rostrum* devait avoir un sens suffisamment général pour s'appliquer à l'éperon et à ses parties annexes.

[274] *Supra* p. 87.

[275] *I.G.* II², 1614, 27-30 (353-352 av. J-C.).

[276] Isidore, XVIII, 15, 1 cite des *prorostra*, mais en parlant du *forum*, espace compris devant les rostres.

[277] Suidas, *s.v.*

Nous connaissons l'éperon secondaire du navire d'époque impériale romaine, grâce aux monuments figurés. On peut, semble-t-il, distinguer trois types.

Le premier est une simple prolongation saillante de la préceinte principale du bateau, un peu au-dessus de l'éperon, sous le gaillard avant : il est donc vraisemblable que les deux préceintes de tribord et babord se rejoignent à l'avant du bateau pour former cet éperon secondaire qui ne semble pas être autre chose qu'un longeron solide de bois (fig. 34, 35, 59).

Le second type, plus fréquent, semble constitué, comme le premier, d'une prolongation de la préceinte principale, mais sa tête est renforcée par une masse métallique, le plus souvent sculptée, en forme de tête de bélier, ou d'un autre animal (loup, sanglier... fig. 44, 56)[278]. Sa fonction est donc d'emboutir la coque adverse, et de renforcer l'action de l'éperon, en démolissant les œuvres mortes du bateau adverse.

Un troisième type d'éperon se remarque sur un des bas-reliefs de la colonne trajane : là, l'éperon secondaire est en quelque sorte dédoublé, à la hauteur du château avant, en un bélier et un véritable éperon : le bateau est donc muni, à sa proue, d'une arme triple, soit, de haut en bas : un bélier, un éperon secondaire, le rostre principal (fig. 47). Cet exemple montre que cette galère du deuxième siècle de notre ère était particulièrement bien équipée pour le choc frontal, et qu'on cherchait à frapper l'ennemi à la fois au-dessous et au-dessus de la ligne de flottaison. La position de cet éperon, à hauteur du gaillard d'avant, suppose naturellement que des renforts existaient à l'intérieur du bateau, au niveau de la proue.

De tels renforts existaient déjà, plusieurs siècles auparavant, sur les trières athéniennes : Thucydide évoque, en effet, une tactique employée par les Corinthiens d'abord, les Syracusains ensuite, pour vaincre sur mer les galères attiques, meilleures manœuvrières, et toujours victorieuses dans les combats où l'éperonnage était la règle. Ils avaient ainsi renforcé la proue, en la raccourcissant,

[278] Voir aussi un proembolion en bronze au musée de Turin (*Torr* pl. VIII, fig. 43; Daremberg-Saglio, fig. 5958, art. *rostrum*) avec une tête de sanglier. Cf. F. Benoît, *Pièces de gréement et d'armement en plomb, engins et pièces décoratives trouvées en mer, Actes du IIIe Congrès international d'archéologie sous-marine*, Barcelone, 1961 (1971) p. 410.

et en y fixant des épotides massives, boutissées avec des longerons transversaux[279].

Ce moyen pour rendre plus solides les épotides, soit, si l'on en croit J. S. Morrison et R. T. Williams[280], la partie avant de la caisse de rames, n'est pas attestée ultérieurement par les textes, mais apparaît sur divers documents figurés d'époque romaine : on voit, en effet, fig. 49, des longerons qui sortent, sur le côté de la coque, en arrière de l'éperon auxiliaire. Il n'est pas certain, en revanche, que l'avant de la caisse de rames, souvent sculpté, comme nous l'avons vu, ait pu jouer un rôle quelconque dans les chocs frontaux. Tous ces éléments d'architecture témoignent malgré tout de la persistance de la tactique d'éperonnage, même sous l'Empire.

Le pont et les propugnacula.

L'habitude de ponter les vaisseaux militaires est ancienne, puisqu'elle remonte à l'époque qui suit les guerres médiques : Cimon, en effet, favorisant, non plus la tactique de l'éperonnage, comme à Salamine, mais celle de l'abordage, fit étendre le pont, jusqu'alors limité à la poupe et la proue, afin de faire embarquer un plus grand nombre de soldats[281]. Il ne s'ensuit pas nécessairement que tous les vaisseaux de guerre furent par la suite pontés, notamment à l'époque républicaine : un certain nombre de textes, en effet, témoignent de l'existence de bateaux pontés et non pontés, côte à côte, jusqu'au début de l'Empire, et sans doute au-delà.

Bien souvent, le vaisseau non ponté est un bateau assez léger, si l'on en croit Cicéron : *Nosti aphracta Rhodiorum; nihil quod minus fluctus ferre possit*[282], écrit-il à Atticus. Bien souvent, aussi, à cette époque, les *naues aphractae* sont opposées, du point de vue du sens, aux gros bateaux militaires : Tite-Live LXXXII, 21, 27 parle, en effet, de *centum tectae naues et quinquaginta leuiores apertae*, ou encore, en 191 avant J.-C., des effectifs de l'amiral

[279] Thucydide, VII, 36, 2 : καὶ τὰς πρῴρας τῶν νεῶν ξυντεμόντες ἐς ἔλασσον στεριφωτέρας ἐποίησαν καὶ τὰς ἐπωτίδας ἐπέθεσαν ταῖς πρῴραις παχείας καὶ ἀντηρίδας ἀπ' αὐτῶν ὑπέτειναν πρὸς τοίχους ὡς ἐπὶ ἕξ πήχεις ἐντός τε καὶ ἔξωθεν.

[280] GOS p. 282.

[281] *SSAW* p. 87 et note 55. Plutarque, *Cimon*, 12, 2.

[282] Cicéron, *Att.* V, 12, 1. De même, l'expression «*propter aphractorum Rhodiorum imbecillitatem*», *Att.* V, 13, 1.

romain Livius : *Liuius una et octoginta constratis nauibus multis praeterea minoribus quae aut apertae rostratae aut sine rostris speculatoriae erant Delum traiecit* (XXXVI, 42, 8). Il en va de même chez Polybe (V, 62, 3) κατάφρακτα μὲν εἴκοσι, διαφέροντα ταῖς κατασκευαῖς ἐν οἷς οὐδὲν ἔλαττον ἦν τετρήρους, τὰ δὲ λοιπὰ τριήρεις καὶ δίκροτα καὶ κέλητες. Ce passage suppose que les trières, comme les bateaux plus petits, n'étaient pas pontés, à la fin du troisième siècle avant J.-C. En revanche, les vaisseaux supérieurs à la trière l'étaient[283].

Ces indications sont confirmées par d'autres textes plus récents : en 100 avant notre ère, Heraclea Pontica fournit à Rome deux trières pontées : la précision indique que tous les bateaux de ce type ne sont pas nécessairement munis d'un pont (*FGH* IIIb, p. 351). De même, César éprouve le besoin de préciser lorsqu'une trière est pontée : *Appulsaque ad proximum litus trireme constrata* (*BC*, 2, 23, 3).

En revanche, un siècle plus tard, Pline définit ainsi les *naues constratae : Quae et tectae dicuntur sunt quae in superiori parte tabulatum habent, ubi consistere et unde pugnare milites possunt : quo si careant apertae uocantur : olim enim in puppi solum et prora consistentes pugnabant* (*HN* VII, 57, 17). La précision chronologique apportée par cette dernière phrase (*olim*) montre qu'on considère comme normal, au premier siècle de notre ère, de combattre sur des vaisseaux entièrement pontés, qui sont vraisemblablement devenus très courants, même sur les unités qui autrefois n'étaient pas forcément munies d'un tel système.

Cette réalité est confirmée par les monuments figurés, qui, pour l'essentiel, sous l'Empire, montrent des bateaux pontés sur toute leur longueur, où stationnent de très nombreux soldats : c'est le cas de la plupart des peintures de Pompéi, par exemple, où les soldats, protégés par une pavesade de boucliers, sans compter leur *scutum* individuel, se tiennent derrière un bastingage à clairevoie, situé au-dessus de la caisse de rames (fig. 40). Sur certains

[283] Casson, *SSAW* p. 134, note 128, rappelle qu'il n'est pas rare de voir les officiers utiliser le terme d'*aphractae* ou *cataphractae* pour désigner le type de leurs vaisseaux, au lieu de les nommer par leur nom (cf. l'habitude moderne de dire « un cuirassé »). Le mot *aphracta* ou *cataphracta* devient ainsi un nom commun. Rappelons qu'en latin, le mot *cataphractus* existe, mais ne s'applique que pour les fantassins ou les cavaliers, non pour les bateaux, pour lesquels le terme consacré est *constrata* (*nauis*).

documents, le pont paraît monté sur des baccalats courbes, comme c'était déjà le cas des trières athéniennes classiques : le pont est alors sensiblement plus large que la coque du bateau, ce qui permet aux hommes embarqués de pratiquer plus facilement l'abordage (fig. 37). Sur le relief de Préneste, en revanche, la pavesade de boucliers se trouve légèrement en retrait vers l'intérieur du navire, de sorte que le pont forme, de chaque côté du bateau, une espèce de plate-forme découverte, en porte à faux (fig. 38); les soldats se tiennent normalement derrière la protection que constituent les boucliers, mais au moment de l'abordage, ils enjambent cette pavesade et se tiennent au bord du bateau.

Sur le navire du cimetière des Jordani (fig. 58) apparaissent, tout le long de la coque, des créneaux, comme dans le cas d'un mur de fortification : la hauteur, fort basse, de ces merlons, ne permet vraisemblablement pas de penser à une tour : peut-être faut-il reconnaître là les *propugnacula* qu'évoque Horace à propos de certains vaisseaux de haut bord, plus hauts que les liburnes : *Ibis liburnis inter alta nauium/, amice, propugnacula* (*Ep*. I, 1, 2). On pourrait, il est vrai, confondre, dans ce cas précis, les *propugnacula* dont parle Horace avec ceux que portent les tours de ces mêmes bateaux, mais l'iconographie montre que ces merlons pouvaient exister au niveau supérieur du pont. En revanche, certains bateaux paraissent non pontés : c'est le cas, notamment, de ceux de la colonne trajane, dont on voit les rameurs émerger au niveau du bastingage, sans être protégés au-dessus par un pont (fig. 45-47).

Un tel système annonce déjà la solution qui sera celle de certains dromons de l'époque paléobyzantine : un texte du dixième siècle mais qui se réfère sans cesse aux époques antérieures, décrit les dromons comme des vaisseaux pontés au niveau du premier rang de rameurs[284] : τὰ δὲ ἑκατέρωθεν τῶν τοίχων κατάστεγα κατάστρωμα λέγεται, καὶ θρᾶνος καὶ σανιδώματα, ὧν ἄνωθεν ἡ πρώτη εἰρεσία καὶ οἱ ὁπλῖται καὶ τοξόται καὶ πελτασταί, κάτωθεν δὲ τοῦ σανιδώματος ἡ δευτέρα ἥτις δι' ὅλου ἐρέττει, τυχόντων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἄνωθεν τῶν πολεμούντων.

[284] *Naumachica*, 5, 2, 7. «Les parties couvertes, de chaque côté, le long des flancs, sont appelées pont, bancs, tillac; en haut de ces parties couvertes on trouve le premier rang de la chiourme, les hoplites, les archers, les peltastes; sous ce tillac, on trouve le deuxième rang de chiourme; celui-ci rame continuellement, puisque les combattants se trouvent en haut sur le pont».

Ce passage montre que les dromons étaient pontés : leur pont s'était simplement abaissé, ce qui devait d'ailleurs assurer une meilleure assiette sur l'eau. Il nous invite aussi à ne pas affirmer trop vite le caractère léger et aphracte des vaisseaux de la colonne trajane, par ailleurs bien armés, munis d'un gaillard d'avant, d'éperons et de béliers : nous ne savons pas, en effet, s'il n'y avait pas un pont inférieur.

Les tours.

Les textes mentionnent l'existence de tours sur les bateaux, depuis le cinquième siècle avant J.-C., et surtout à la période hellénistique[285]. A la veille d'Actium, ces tours sont de plus en plus utilisées lors des opérations navales, ce qui permet d'augmenter la hauteur des vaisseaux, et en même temps, leur puissance offensive, puisqu'on place de l'artillerie à bord de ces superstructures[286].

Ces tours étaient déjà utilisées par César, dans sa lutte contre les Vénètes[287]. Placées aussi bien à la poupe qu'à la proue[288], elles étaient sans doute amovibles, puisqu'à Actium, les marins d'Antoine, une fois vaincus, s'empressent de les renverser et de les jeter à l'eau pour alléger les navires et fuir plus vite[289].

Cela explique le commentaire que fait Servius, à propos d'un vers de l'*Enéide : Nam Agrippa primus hoc genus turrium inuenit, ut de tabulatis subito erigerentur, simul ac uentum esset in proelium, turres hostibus improuisae, in nauigando essent occultae* (*ad Aen.* VIII, 693). Ce commentaire ne signifie pas, comme l'a cru E. de Saint-Denis, que Servius attribue à Agrippa l'invention des tours, mais celle d'un stratagème qui consiste à dresser les tours

[285] Lors de la guerre du Péloponnèse, ce sont des vaisseaux marchands qui sont munis de tours, au moment du siège de Syracuse (Thucydide VII, 25, 6). La première action strictement navale est celle de la bataille de Chios, en 201 (Polybe XVI, 3, 12). Sur les tours de cette période, voir *SSAW* p. 122, note 92.

[286] Voir *infra* p. 98 sqq.

[287] César, *BG.* III, 14, 4 : *Turribus autem excitatis tamen has altitudo puppium ex barbaris nauibus superabat.*

[288] Appien V, 106 (ce texte est le seul qui évoque l'existence de tours à la poupe des vaisseaux de guerre) καὶ πύργους ἐπὶ τῶν νεῶν εἶχον κατά τε πρῷραν καὶ κατὰ πρύμναν.

[289] Dion L, 33, 4 : (Pour la même opération voir Appien V, 121) οἱ δε τούς τε πύργους καὶ τὰ ἔπιπλα ἐς τὴν θάλασσαν ἐρρίπτουν, ὅπως κουφίσαντες διαφύγωσι.

au dernier moment, afin de tromper l'ennemi sur la force et l'armement réels du bateau dont on dispose[290].

Si cet usage ne semble pas s'être perpétué (on n'en trouve pas de trace dans la littérature latine postérieure), en revanche l'habitude de dresser des tours sur les vaisseaux militaires est attestée à plusieurs reprises, sans qu'on puisse réellement préciser à quel endroit du bateau étaient érigées ces superstructures[291] : *Armatae classes imponunt sibi turrium propugnacula, ut in mari quoque pugnetur velut e muris* écrit Pline l'Ancien (*HN*, XXXII, 1). Lucain, de son côté, parle de *turrigeras carinas*, Virgile de *turritis puppibus*[292], et Végèce, quelques siècles plus tard, évoque encore les *propugnacula turresque* des galères (IV, 44) sans qu'on sache bien la hauteur, le nombre d'étages de ces tours, ainsi que leur position exacte sur le bateau.

Un texte enseigne que ces tours de bois étaient peintes, d'une couleur différente suivant les flottes et les escadres, ce qui per-

[290] E. de Saint-Denis, *Sur un vers obscur de Virgile*, *REL*, LVI, 1978, p. 216-225. Le *hoc genus* ne signifie nullement, à notre sens, que Servius attribue à Agrippa l'invention des tours pour les navires de guerre, mais seulement un type bien particulier, expliqué par *ut* ... *erigerentur*, et annoncé par le démonstratif *hoc*. On pourrait traduire ainsi : « Agrippa, en effet, fut le premier à inventer le type de tours qu'on dresse brusquement sur le pont, juste après avoir engagé le combat ; tours telles qu'elles sont imprévisibles pour l'ennemi, et restent cachées pendant qu'on navigue ».

[291] Voir *supra* la note 288. Le mot *puppibus*, utilisé par Virgile, *Enéide* VIII, 693, n'est sans doute qu'une métonymie, comme le souligne E. de Saint-Denis, *art. cit*. On ne suivra pas cet auteur, en revanche, dans la traduction qu'il propose de ce vers controversé : « *Tanta mole uiri turritis puppibus instant*, telles sont les masses dont les hommes pressent les poupes chargées de tours » : cette allusion, même involontaire, au poids des soldats serait d'un goût douteux. Rappelons que le verbe *instare* a pour premier sens, d'ailleurs attesté chez Virgile (XI, 529 : *instare iugis*) de « marcher sur », « se tenir sur » + datif, ce qui est bien le sens « militaire » le plus normal, puisque les soldats montent sur les tours ; « pressent » est beaucoup trop ambigu. De même, dans le contexte de ce passage où Virgile compare les bateaux (sans faire la distinction entre les flottes d'Antoine et d'Octave) à des îles flottantes ou des montagnes : ... *Pelago credas innare reuolsas/Cycladas aut montis concurrere montibus altos* (691-692), le sens de *tanta mole*, contrairement à ce qu'affirme E. de Saint-Denis, ne peut pas ne pas être qualificatif, ce qui d'ailleurs est grammaticalement correct et beaucoup plus satisfaisant du point de vue du sens. On traduira donc ainsi : « Telle est la masse des poupes munies de tours où sont installés les soldats », poupe étant mis, peut-être, pour « vaisseau ».

[292] Lucain IV, 226 ; Virgile, *passim*. Le passage de César, *BC* I, 26, fait allusion à des navires de commerce, exceptionnellement munis de tours.

mettait de les distinguer, notamment au moment du combat[293]. A l'époque paléo-byzantine, des espèces de huniers fortifiés, placés au milieu du mât, permettaient de dominer l'ennemi et de le bombarder avec divers projectiles[294].

Les monuments figurés permettent de préciser quelque peu la structure et la place des tours qui s'élevaient sur certains des vaisseaux de ligne utilisés dans la flotte romaine : on peut, semble-t-il, distinguer plusieurs cas.

– *Tours à l'arrière des bateaux* : aucun cas n'est attesté avec une certitude absolue, puisque le seul exemple qu'on puisse invoquer est celui du Palazzo Spada (fig. 33)[295]. Mais certains commentateurs affirment que la tour qu'on voit sur le fond du champ sculpté n'appartient pas au bateau mais au décor : l'argument peut être retourné, car il n'y a pas de raison pour que la tour appartienne au décor, d'autant que le texte d'Appien cité *supra* atteste l'existence de tours à la poupe des bateaux[296]. Toutefois, en l'absence de certitude, on se gardera de conclure.

– *Tours à l'avant des bateaux* : le cas se rencontre sur deux monuments figurés de la fin du premier siècle avant J.-C. : le relief de Préneste, et un grand graffito d'Alexandrie (fig. 6, 38). La tour du relief de Préneste est munie, elle aussi, de merlons. On y pénètre par l'intermédiaire d'une vaste porte, percée sur chacun des côtés. De même, une monnaie de Vienne présente une superstructure à trois étages, surmontée de merlons : il s'agit plutôt d'un échafaudage que d'une tour au sens strict, placée derrière le mât d'avant (fig. 60).

– *Gaillard d'avant* : certains bateaux sont munis de «tours» d'un genre un peu particulier; en effet, alors que la plupart des bateaux que nous avons rencontrés jusqu'ici sont munis de tours apparemment indépendantes de la coque, certains vaisseaux sont équipés de châteaux d'avant qui font corps avec elle, et en prolongent les parois : c'est le cas d'une galère de la flotte rhénane, dont

[293] Appien V, 121 : Μόλις δέ ποτε ταῖς χροιαῖς τῶν πύργων, αἷς δὴ μόναις διέφερον ἀλλήλων.

[294] *Naumachica*, 6, 6 : ἀλλὰ καὶ τὰ ξυλόκαστρα περιτετειχισμένα ὑπὸ σανίδων ἵνα στηκῶσιν εἰς τοὺς μεγάλους δρόμωνας πρὸς τὸ μέσον τοῦ καταρτίου πρὸς τὸ στήκειν ἄνδρας (εἰς) αὐτὰ καὶ ῥίπτειν μέσον εἰς τὸ πολεμικὸν ἢ λίθους μεγάλους μυλικοὺς ἢ σίδηρα βαρέα.

[295] Sur la datation controversée de ce bas-relief, voir *supra* p. 41.

[296] *SSAW* p. 122 note 92.

le gaillard d'avant est surélevé et muni de créneaux (fig. 59). C'est le cas aussi de vaisseaux figurés sur la colonne trajane, qui sont équipés d'un gaillard d'avant crénelé, vraisembablement surélevé, bien que les proportions du bas-relief ne montrent pas cette élévation. Certains de ces châteaux d'avant sont percés eux aussi d'ouvertures semi-circulaires assez grandes, qui donnent accès à l'intérieur de la tour, et allègent en même temps la superstructure. On reconnaît, en outre, une plate-forme latérale en encorbellement, portée par des poutres saillant à l'extérieur du bateau, où certains soldats pouvaient prendre place et jeter des traits sur l'ennemi (fig. 38).

– *Bateaux non munis de tours* : enfin, certains bateaux sont démunis de tours : c'est le cas notamment de tous ceux qui sont figurés sur les peintures de Pompéi (fig. 40). La raison de cette lacune n'est pas claire : on peut penser que les bateaux figurés sur ces peintures sont des galères légères; c'est ce que semble confirmer Végèce, selon qui seules les galères les plus grosses sont munies de tours (IV, 44). Toutefois, les simples birèmes de la colonne trajane sont munies sinon de tours, du moins de gaillards d'avant qui en tiennent lieu. Il est possible que l'érection de tours spéciales, au centre ou à l'arrière du bateau n'ait eu lieu qu'en cas de besoin, et qu'en temps normal, seul le gaillard d'avant, quand il existait, ait suffi pour porter l'artillerie[297].

L'artillerie.

Malgré les affirmations de W. Tarn qui refusait de croire à l'usage de l'artillerie dans les combats navals de l'époque hellénistique, il semble bien que l'emploi de machines embarquées soit attesté dès le quatrième siècle avant notre ère[298]. Juste avant

[297] On se rappellera, à cet égard, le commentaire de Servius, *supra*, car il est possible que l'usage de tours amovibles ait été conservé sous l'Empire. Sur les tours dans les bateaux militaires romains, on ajoutera maintenant, W. Werner, *Schiffe auf Münzen. Schiffswaffen der Antike. Türme und ihr Einsatz, Das Logbuch*, XIII, 1977 p. 123-131.

[298] W. Tarn, *Hellenistic military and naval development*, Cambrige, 1930, p. 120 sqq.; 152; *contra* E. W. Marsden, *Greek and Roman artillery, historical development*, Oxford, 1969, p. 171. Des catapultes lanceurs de flèches apparaissent dans les listes navales du Pirée entre 330 et 322 (*IG* II², 1967, 328-41; 1628, 510-21); cf. *SSAW* p. 122 note 88. Diodore XX, 49,4 rapporte des faits identiques, à propos du combat qui oppose Démétrios Poliorcète à Ptolémée I en 307.

Actium et à Actium même, cette artillerie était devenue la règle, et tout combat commençait d'abord par un duel à distance[299]. Divers textes attestent l'existence de machines à bord des bateaux : lors de son débarquement en Bretagne, César, qui éprouve quelques difficultés, fait bombarder le rivage que tiennent les barbares[300] et la même tactique est utilisée à Alexandrie, lors d'une autre tentative de débarquement[301].

Les vaisseaux de Pompée le père, ceux de Sextus et ceux d'Octavien sont munis eux aussi de pièces d'artillerie[302]. Ces témoignages littéraires disparaissent sous l'Empire, non, sans doute, parce qu'on n'utilise plus l'artillerie, mais parce que les récits de combats navals sont rares; toutefois, le témoignage de Végèce et celui de Zosime suffisent à prouver que l'artillerie, loin d'avoir disparu, continuait à jouer un rôle important dans l'art militaire naval de l'Empire : *Praeter falces et harpagones aliaque naualia genera telorum sagittis missibilibus fundis fustibalis plumbatis onagris ballistis scorpionibus iacula in uicem diriguntur et saxa*, écrit Végèce (IV, 44). De même, évoquant la tentative d'un groupe de barbares pour passer le Danube en 400, Zosime précise que les vaisseaux romains font pleuvoir sur les radeaux ennemis des βέλη, terme qui signifie à la fois «flèches» et «traits» plus lourds (V, 21).

Il n'est pas toujours aisé de savoir en quoi consiste précisément cette artillerie : le terme de βέλη, qui apparaît à diverses reprises, évoque, bien entendu, des engins tels que les ballistes, dont la fonction était de lancer des boulets, et plus tard des traits[303]; on peut, semble-t-il, ranger dans cette dernière catégorie les τοξοβαλίστραι mentionnés dans plusieurs ouvrages byzantins d'art naval[304]. Les textes évoquent aussi la présence d'onagres, de

[299] Voir par exemple la bataille de Sicile (Appien, *BC* V, 118) qui oppose les forces d'Octavien à celles de Sextus, ou celle d'Actium; cf. *infra* p. 340.

[300] César, *BG* IV, 25 : *Quod ubi Caesar animaduertit, nauis longas, quarum et species erat barbaris inusitatior, et motus ad usum expeditior, paulum remoueri ab onerariis nauibus et remis incitari et ad latum apertum hostium constitui atque fundis sagittis tormentis hostis propelli ac summoui iussit.*

[301] Ps. César, *B. Al.* XIX, 3 : *Iamque eos qui praesidio eum locum tenebant tormentis ex nauibus sagittisque depulerat atque in oppidum redegerat.*

[302] Polyen, VII, 23, 13 : ἐκ δὲ θαλάσσης τὸ Πομπηίου ναυτικὸν παραπλέον ἐτόξευε καὶ τοῖς βέλεσι κατετίτρωσκεν. Appien V, 118 : τριακόσιαι νῆες ἑκατέρων ἰδίᾳ παρεσκευάζοντο βέλη τε παντοῖα φέρουσαι.

[303] A partir, semble-t-il, du deuxième siècle de notre ère; cf. E.W. Marsden, *Greek and Roman artillery, Historical development*, Oxford, 1969, p. 188-195.

[304] *Naumachica*, voir l'*index* s.v.

scorpions[305], et celle de traits enflammés, ainsi que d'engins capables de lancer des pots remplis de poix ardente[306]. La plupart de ces termes, dont aucun ne nous est spécialement précisé, laissent penser que cette artillerie embarquée est la même que celle qu'on employait dans les combats d'infanterie ou le siège des places.

Engins divers embarqués.

L'historiographie romaine est pleine de récits où s'affirme l'ingéniosité latine en matière militaire, particulièrement lorsqu'il s'agit de savoir-faire maritime : à en croire Polybe[307], la victoire romaine contre les flottes carthaginoises aurait été due, pour une bonne part, à l'invention d'une passerelle d'abordage, le *coruus*. Malheureusement, par la suite, on n'entend plus parler d'un tel stratagème, au moins en matière navale, ce qui laisse supposer que, sitôt son effet de surprise passé, l'efficacité de l'engin devenait moindre; de telles réflexions seraient valables pour bien d'autres inventions de l'art militaire romain, et on peut en trouver des échos à propos d'autres stratagèmes, notamment celui d'un harpon utilisé pendant les guerres civiles pour crocher les bateaux adverses et les aborder (ἅρπαξ). Malgré son succès sur le moment, ce stratagème ne semble pas avoir eu de suite, puisque nous n'en n'avons aucun écho dans la littérature ultérieure, pas même à Actium cinq années plus tard. Il est vrai qu'Appien suggère lui-même que le remède était simple et qu'il suffisait de se munir de peaux répandues sur les superstructures pour parer à l'effet de ce harpon[308].

[305] Sur ces termes et leurs différences, voir E. W. Marsden, *op. cit.*

[306] Dion L, 34 : βέλη τε πυρφόρα ἐπ᾽ αὐτοὺς ἐξετόξευον, καὶ λαμπάδας ἐκ χειρὸς ἐπηκόντιζον καί τινας καὶ χυτρίδας ἀνθράκων καὶ πίττης πλήρεις πόρρωθεν μηχαναῖς ἐπερρίπτουν. Sur le poids que pouvaient représenter de tels engins embarqués, voir les hypothèses de E. W. Marsden, *op. cit.* p. 171.

[307] Polybe I, 22. Sur le *coruus*, on verra *SSAW* p. 121 ; H. Wallinga, *The boarding bridge of the Romans*, Groningen, 1956.

[308] Appien V, 118 : ἐπενόει δὲ τὸν καλούμενον ἅρπαγα ὁ Ἀγρίππας, ξύλον πεντάπηχυ σιδήρῳ περιβεβλημένον, κρίκους ἔχον περὶ κεραίας ἑκατέρας · τῶν δὲ κρίκων εἴχετο τοῦ μὲν ὁ ἅρπαξ, σιδήρον καμπύλον, τοῦ δὲ καλῴδια πολλά, μηχαναῖς ἐπισπώμενα τὸν ἅρπαγα, ὅτε τῆς πολεμίας νέως ἐκ καταπέλτου λάβοιτο . . . Εὐδοκίμει δὲ μάλιστα ὁ ἅρπαξ . . . Οὐδὲ τὸ μηχάνημα προέγνωστο, ὡς δρέπανα δόρασι περίθεσθαι. J-M. Roddaz, *Marcus Agrippa*, Rome, 1984 p. 116, et 124.

Plus durable semble avoir été l'utilisation d'engins à feu, car on les retrouve à diverses reprises dans les récits de combats navals : nous avons déjà évoqué l'utilisation de pots de poix lancés par des catapultes; d'autres procédés permettaient de verser des produits incendiaires sur les galères ennemies : un fragment de Polybe conservé par Suidas nous apprend qu'on utilisait, en 190 avant J.-C., des perches placées à l'avant du bateau, de chaque côté, avec un pot rempli de liquide enflammé au bout[309]. Un graffite montre qu'au premier siècle avant notre ère, le procédé était encore courant (fig. 6). Végèce évoque l'emploi, dans la guerre navale, de produits enflammés lancés à l'aide de flèches catapultées : *Oleo incendiario stuppa sulphure et bitumine obuolutae et ardentes sagittae per ballistas in hosticarum nauium alueos infiguntur* (IV, 44). De tels systèmes sont encore recommandés par Léon VI dans ses *Tactica* : on emploie encore aussi bien le pot à feu jeté à l'aide des engins balistiques habituels que les projectiles enflammés, ou la composition ignée directement lâchée au-dessus du navire adverse à l'aide d'une poutre identique à celle dont Polybe conseillait l'usage[310]. Ce type de stratagème semble donc avoir eu une vie particulièrement longue durant toute l'Antiquité.

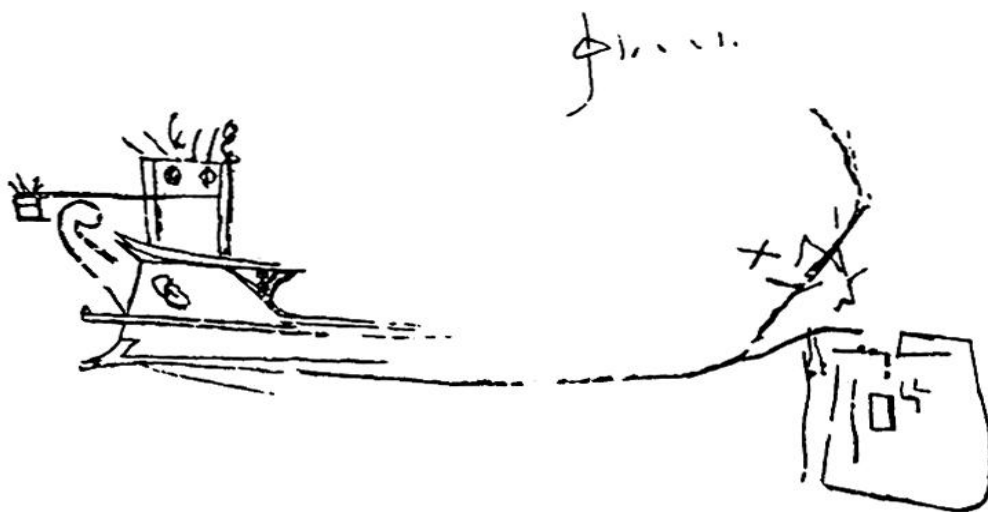


Fig. 6 – Bateau de guerre armé d'un pot à feu (d'après *SSAW*).

[309] S.v. πυρφόρος = Polybe XXI, 7 . Cf. *SSAW* p. 123 note 93.

[310] Léon XIX, 54 : ἡμεῖς δὲ κελεύομεν καὶ πυρὸς ἐσκευασμένου πλήρεις ἀκοντίζεσθαι καὶ χύτρας κατὰ τὴν ὑποδειχθεῖσαν μέθοδον τῆς αὐτῶν σκευασίας. *Idem,*

Il est, en revanche, plus malaisé de définir la place exacte qu'occupaient d'autres stratagèmes décrits par Végèce dans l'art naval : l'*asser*, la *falx*, la *bipinnis*[311]. L'usage qu'on en fait, selon l'auteur de l'*Epitome rei militaris*, est à coup sûr strictement naval; toutefois, des engins voisins, portant le même nom, sont connus dans la poliorcétique romaine, et il se peut que la marine ait simplement repris, en les adaptant à son usage propre, des machines déjà connues pour leur efficacité à terre[312].

Les différents types de galères

Triémiolies.

Ce type de bateau, surtout répandu à l'époque hellénistique dans la marine rhodienne, apparaît encore dans diverses inscriptions impériales de l'île de Rhodes[313]. On l'a souvent confondu, en raison de la ressemblance des noms, avec l'hémiolie, bateau pirate à deux rangs d'avirons, léger, très rapide, dont la chiourme du rang supérieur peut, au moment de l'abordage, être réduite rapi-

XIX, 68 : δυνατὸν δὲ καὶ διὰ τινων γερανίων λεγομένων ... κύκλῳ περιστρεφομένων ἢ πίσσαν ὑγρὰν πεπυρωμένην σκευὴν ἐπιχύσαι τοῖς πολεμικοῖς πλοίοις.

[311] Végèce IV, 46 : *In eius modi certamine tria armamentorum genera plurimum ad uictoriam prodesse compertum est, asseres, falces, bipinnes. Asser dicitur, cum trabes subtilis ac longa ad similitudinem antemnae pendet in malo utroque capite ferrato. Hunc, siue a destra siue a sinistra parte aduersariorum se iunxerit naues pro uice arietis ui impellunt; qui bellatores hostium siue nautas sine dubio prosternit ac perimit ipsamque nauem saepius perforat. Falx autem dicitur acutissimum ferrum curuatum ad similitudinem falcis, quod contis longioribus inditum chalatorios, quibus antemna suspenditur, repento praecidit conlapsisque uelis liburnam pigriorem et inutilem reddit. Bipinnis est securis habens ex utraque parte latissimum et acutissimum ferrum. Per has in medio ardore pugnandi peritissimi nautae uel milites cum minoribus scafulis secreto incidunt funes, quibus aduersariorum ligata sunt gubernacula. Quo facto statim capitur tamquam inermis et debilis nauis.*

[312] La *falx* est attestée souvent dans la poliorcétique (cf. Végèce IV, 14). La *bipennis* est trop connue pour qu'il soit besoin de donner des références, et n'est évidemment pas réservée à la marine. L'*asser*, avec une forme et un usage sensiblement différents, est attesté chez Tite-Live XXX, 10, 16.

[313] Voir M. Segrè, *Clara Rhodos*, 6-7, 1932-1933, p. 433; Ch. Blinkenberg, *Triemiolia*, Copenhague, 1938; L. Casson, *Hemiolia, Triemiolia, JHS*, 1958, p. 14-18; *SSAW* p. 129-131. Sur l'existence de triémiolies dans la marine athénienne, voir L. Robert, *Triémiolies athéniennes, Revue de Philologie*, 18, 1944, p. 11-17 et *Hellenica*, 2, 1946, p. 123-126.

dement de moitié, afin de ranger la voile vers l'arrière dans l'espace laissé libre. Il s'agit donc d'un «un et demi»[314]. La triémiolie, en revanche, n'apparaît que dans les escadres régulières, comme le note L. Casson, et aurait été créée pour donner la chasse aux hémiolies pirates[315]. Malheureusement, on n'en sait pas beaucoup plus, ni sur son armement, ni sur son équipage[316]. On peut simplement affirmer, d'après un passage de Polybe, qu'elle avait un rang de thranites[317], ce qui suppose trois rangs de rames, à l'inverse de l'hémiolie, qui n'en avait qu'un et demi ou deux selon les circonstances. Bien des auteurs ont voulu voir dans la triémiolie une trière, ce que semble confirmer un passage d'Athénée qui parle de *triremiolia*[318]. Toutefois, on ne voit pas bien pourquoi le nom de la trière aurait été changé, ni de quelle sorte de trière il s'agirait. On peut toutefois avancer une hypothèse, sans preuve malheureusement : dans la mesure où ce mot triémiolie est formé, manifestement, sur le mot hémiolie qui lui est antérieur, on peut penser que la triémiolie est construite avec un système analogue à l'hémiolie; ce bateau étant à deux rangs de rames, réduits à un et demi au moment de l'abordage, la triémiolie serait une trière réduite à deux rangs et demi. L'hypothèse, déjà avancée par L. Casson, est probable, mais ne sera pas prouvée tant qu'un monument figuré

[314] Confusion des bateaux dans *Torr* p. 15, n. 41 ; même confusion dans Blinkenberg, *op. cit.* La distinction entre les deux bateaux a surtout été mise en évidence par L. Casson, *art. cit.*, qui a de surcroît rapproché les textes, au demeurant confus, d'une représentation figurée qu'il identifie avec une hémiolie (*SSAW* fig. 81-82).

[315] *SSAW* p. 130.

[316] Les inscriptions honorifiques de l'époque hellénistique montrent qu'il doit s'agir d'un bateau aphracte (cf. Segrè, *art. cit. infra* p. 523 ; C. Blinkenberg, *Lindos II, Inscriptions*, Berlin – Copenhague, 1941, n° 707 ; cf. *SSAW* p. 134 n. 28) : la carrière des commandants rhodiens de navire passe, en effet, des bateaux aphractes aux trières aphractes, puis aux bateaux cataphractes. Dans ces conditions, la triémiolie est sans doute dépourvue d'un pont continu (cf. aussi Blinkenberg, *Triemiolia, op. cit.*). L'équipage entier d'une triémiolie est estimé à 48 hommes par Ch. Blinkenberg, *Triemiolia, op. cit.* p. 44, sur la foi d'une inscription trouvée à Lindos, et dédiée à leur capitaine par les marins d'un tel bateau, au troisième siècle avant notre ère. Eu égard au nombre de lignes conservées, et à la taille probable de la pierre, le calcul est aisé à faire.

[317] Polybe, XVI, 3, 3-4 : ἡ δὲ τοῦ Φιλίππου δεκήρης, ναυαρχὶς οὖσα . . . ὑποπεσούσης γὰρ αὐτῇ τριημιολίας, ταύτῃ δοῦσα πληγὴν βιαίαν κατὰ μέσον τὸ κύτος ὑπὸ τὸν θρανίτην σκαλμὸν ἐδέθη.

[318] Athénée V, 203 d.

ne viendra pas montrer l'existence d'un bateau avec deux rangs et demi de rames[319].

La triémiolie n'aurait pas d'intérêt pour notre propos si elle n'apparaissait dans diverses inscriptions impériales de l'île de Rhodes et des environs : après avoir été le bateau le plus utilisé par Rhodes pendant toute la période hellénistique, la triémiolie semble continuer son existence jusqu'à l'époque flavienne dans une marine rhodienne alliée de Rome : c'est ce qui ressort d'un certain nombre d'inscriptions, échelonnées de 10 à 80 après J.-C.; nous verrons dans le cours de cet ouvrage le rôle de ces marines alliées au premier siècle de l'Empire[320].

Liburnes.

L'existence de ce type de bateau dans la marine militaire romaine est bien attestée, tant par un nombre important d'inscriptions que par des textes littéraires divers, qu'a recueillis S. Pancie-

[319] Deux articles récents de J. S. Morrison et de A. Lia Ermeti viennent de poser une nouvelle fois le problème de ces bateaux, sans pour autant, à notre sens, faire avancer les choses. Pour J. Morrison, *Hemiolia, triemiolia, IJNA*, IX, 1980 p. 121-126, l'hémiolie aurait soit : sur la moitié avant du bateau un rang à babord, deux à tribord, l'ordre étant inversé sur la moitié arrière du navire; soit : un rang à babord et à tribord sur la moitié avant du bateau, deux rangs sur la moitié arrière; il s'agirait donc d'une monère, la triémiolie étant constituée selon des systèmes identiques sur deux niveaux. Le premier système est bien compliqué, et n'a pour lui aucune évidence antique, à la différence de l'interprétation de L. Casson. Quant à A. Lia Ermeti, *Il rilievo navale di Lindos. Definizione di hemiolia e triemiolia, Rendiconti Lincei*, XXXIII, 1978, p. 175-197, elle passe très attentivement en revue les textes et les monuments figurés et conclut que l'hémiolie avait un seul rang de rames, et que la triémiolie en avait deux. Cette explication, qui, au demeurant, ne résoud rien, est due à l'identification de la victoire de Samothrace comme triémiolie. En bonne logique, le raisonnement est incohérent, car il repose sur une identification qui reste à prouver. Quant au bas-relief de Lindos, en l'honneur d'Aghesandros, où A. Lia Ermeti après C. Blinkenberg (*op. cit.* p. 303-306; J. Marcadé, *RA*, 1946, p. 152-147) veut reconnaître une triémiolie, il faudrait l'identifier avec certitude, ce qui n'est pas fait. Sa présence à Rhodes ne prouve pas, a priori, qu'il s'agisse nécessairement d'une triémiolie, car la marine rhodienne avait bien d'autres bateaux. Jusqu'à présent, seule l'explication de L. Casson est donc cohérente et avec les textes et avec le seul monument figuré d'une probable, mais non certaine, *hémiolie*.

[320] Sur l'emploi dans la marine athénienne, L. Robert, *loc. cit.*; dans la marine ptolémaïque et romaine, sous la République, *SSAW* p. 131 n. 121. *Infra* p. 114 sqq.

ra, dans un article exhaustif d'*Epigraphica*[321], dont nous suivrons ici les principales conclusions.

Si, comme le note cet auteur, l'étymologie du mot nous paraît claire, il n'en a pas toujours été de même pour les Anciens : les écrivains du début de l'Empire, voire Végèce, semblent en avoir une idée juste[322], mais Zosime, Isidore ou les commentateurs tardifs avaient complètement oublié l'origine du mot[323]. On doit sans doute croire Appien lorsqu'il affirme que les liburnes étaient d'abord utilisées par les pirates dalmates : il s'agissait alors de bateaux légers et rapides, à deux rangs de rames, sans doute non pontés, que les Romains adoptèrent à cause de ces qualités mêmes[324].

Il semble d'ailleurs probable qu'à l'origine les liburnes étaient réellement utilisées, y compris dans les flottes romaines, par des Illyriens, employés sans doute comme *socii nauales*, après les victoires de Pompée sur les pirates[325]. C'est vraisemblablement vers

[321] S. Panciera, *Liburna*, *Epigraphica*, 18, 1956, p. 130-156; voir aussi du même auteur l'article *Liburna* du *Dizionario Epigrafico*. Diverses formes dérivées du mot existent. On connaît en effet *liburnica*, λιβυρνίδες, λιβύρνικα, λίβερνα.

[322] Appien, *B. C.* II, 39 : ἐπὶ δὲ τοῖς Ταυλαντίοις ἕτερον γένος Ἰλλυριῶν Λιβυρνούς, οἳ τὰ περίοικα νησσὶ ταχείαις ἐληίζοντο· καὶ Λιβυρνίδας ἐντεῦθεν ἡγοῦνται Ῥωμαῖοι τὰς ναῦς. Appien, *Illyrica*, I, 2 : Λιβυρνοί, γένος ἕτερον Ἰλλυριῶν, οἳ τὸν Ἰόνιον καὶ τὰς νήσους ἐλῄστευον ναυσὶν ὠκείαις τε καὶ κούφαις, ὅθεν ἐτὶ νῦν Ῥωμαῖοι τὰ κοῦφα καὶ ὀξέα δίκροτα Λιβυρνίδας προσαγορεύουσιν. Végèce IV, 33 : *Liburnia namque Dalmatiae pars est Iadertinae subiacens ciuitati cuius exemplo nunc naues bellicae fabricantur et appellantur Liburnae.*

[323] Zosime V, 20, 3 : πλοῖα γὰρ ἦν αὐτῷ πρὸς ναυμαχίαν ἀρχοῦντα λίβερνα ταῦτα καλούμενα ἀπό τινος πόλεως ἐν Ἰταλίᾳ κειμένης ὀνομασθέντα. Isidore XIX, 1, 12 : *Liburna dictae a Libyis*. Eustathe, *Geographi Graeci Minores*, I, 289 : ἔθνος δὲ οἱ Λιβυρνοὶ ἐν τοῖς ἐνδοτέροις τοῦ Ἀδρίου, ἀπὸ τινὸς Λιβυρνοῦ ἀνδρὸς εὕροντος τὰ Λιβυρνικὰ λεγόμενα σκάφη.

[324] Sur les caractéristiques de ces bateaux, voir les textes d'Appien cités note 322 et deux passages de Plutarque où les liburnes sont comptées parmi les bateaux légers et de reconnaissance : ἐν δὲ τῷ χρόνῳ τούτῳ μενάλη συνέστη Πομπηίῳ δύναμις, ἡ μὲν ναυτικὴ καὶ παντελῶς ἀνανταγώνιστος (ἦσαν γὰρ αἱ μάχιμοι πεντακόσιαι, λιβυρνίδων δὲ καὶ κατασκόπων ὑπερβάλλων ἀριθμός) (*Pompée* 64, 1); ἦσαν δὲ πεντακοσίων μὲν οὐκ ἐλάττους αἱ μάχιμοι, λιβυρνικὰ δὲ καὶ κατασκοπικὰ καὶ ἄφρακτα παμπληθῆ (*Cato Minor* 54,5).

[325] Voir les textes *supra* note 322. S. Panciera rappelle que de nombreux bateaux pirates furent capturés par Pompée (Plutarque, *Pompée* 28,2; Appien, *Mithridate* 96, 445; Strabon XIV, 3,3; Pline, *HN* VII, 93) et leurs possesseurs bien traités, ce qui pourrait expliquer que certains s'enrôlèrent alors dans les forces navales de Pompée (Panciera, *art. cit.* p. 134 et note 2).

cette époque que les premières liburnes font leur apparition dans la marine militaire : il faut sans doute, en effet, rejeter comme anachroniques un texte d'Eutrope et un passage de Silius Italicus qui font remonter l'emploi de ces bateaux aux guerres puniques[326]. En revanche, il ne semble pas qu'on ait de raison de suspecter Appien, bien informé sur les événements qu'il décrit, quand il affirme qu'Octavien se déplaçait sur une liburne lors de la bataille de Tauromenium en 35[327], ou Plutarque, qui fait remonter l'usage de ces bateaux aux guerres de Pompée le Grand[328]. On peut hésiter en ce qui concerne la bataille de Marseille, racontée par Lucain, qui mentionne des liburnes dans la flotte de César[329]. A Actium, la présence des liburnes est attestée par la plupart des auteurs, qui lui ont d'ailleurs attribué un rôle décisif dans la victoire d'Octavien[330].

Les caractéristiques navales de la liburne ne sont pas données avec précision par les textes littéraires : trois passages nous ap-

[326] Eutrope 2, 20 : *Quinto anno Punici belli, quod contra Afros gerebatur, primum Romani C. Duillio et Cn. Cornelio Asina consulibus in mari dimicauerunt paratis nauibus rostratis, quas liburnas uocant.* Silius Italicus, *Punica*, XIII, 240 : *Quanta est uis agili per caerula summa Liburnae.* La confusion vient peut-être du fait que les liburnes étaient vraisemblablement des birèmes, et que le terme semble être devenu, sous l'Empire, synonyme de birème, classe de bateaux possédée par les Romains au début des guerres puniques. A moins que les deux auteurs n'emploient simplement le mot liburne avec le sens de *nauis longa*.

[327] Appien, *B.C.* V, 111 : καὶ τὸ μὲν δεξιὸν ἐπέτρεπε Τιτινίῳ, τὸ δὲ λαιὸν Καρισίῳ, λιβυρνίδος δὲ αὐτὸς ἐπέβαινε καὶ περιέπλει πάντας παρακαλῶν.

[328] Voir les textes note 324.

[329] Lucain III, 533 : *Lunata classe recedunt ordine contentae gemino creuisse liburnae.* Le passage intervient dans une énumération de bateaux, par ordre de taille (héxères, pentères, tétrères, trières). Les « liburnes » à deux rangs (*gemino ordine*), sont peut-être mises pour « birèmes », mais rien ne le prouve, et la suspicion qu'attache S. Panciera à ce passage peut paraître excessive (*art. cit.*, p. 133). cf. *supra* p. 55 sqq.

[330] Properce III, II, 44 : *Baridos et contis rostra liburna sequi.* Plutarque raconte qu'Antoine, fuyant sur une quinquérème, fut rejoint par des liburnes d'Octavien (Antoine 67, 2). C'est surtout Végèce (IV, 33) qui attribue le plus grand rôle aux liburnes : *Sed Augusto dimicante Actiaco proelio cum liburnorum auxiliis praecipue uictus fuisset Antonius, experimento tanti certaminis patuit liburnorum naues ceteris aptiores. Ergo similitudine et nomine usurpato ad earundem instar classem Romani principes texuerunt.* On tiendra tout de même compte de l'ambiguïté du sens que donne Végèce au mot liburne (voir *infra* p. 107). Sur le rôle réel des liburnes à Actium, et leur importance numérique dans les flottes romaines, voir *infra* p. 114. On notera aussi un passage de Prudence, *Contre Symmaque*, II, 530-531, qui attribue les liburnes à la flotte de Cléopâtre, peut-être en utilisant à tort le mot.

prennent que les navires de ce type avaient deux rangs de rames, mais c'est à peu près la seule précision constante des auteurs anciens[331], réserve faite de quelques passages contradictoires où le mot liburne n'est pas pris dans son sens strict. Chez un certain nombre d'écrivains anciens, en effet, le mot *liburna* semble recouvrir des réalités fort diverses, et désigner, de façon très générale, l'ensemble des galères, sans considération de leur classe. Le passage le plus caractéristique est celui où Végèce appelle «liburnes» des bateaux à un, deux, trois, quatre et même cinq rangs de rames[332] : il est clair, alors, qu'on ne doit pas prendre le mot dans son sens technique, mais dans son sens dérivé, avec l'acception générale de «bateau long». C'est vers une telle généralisation que tend la glose d'Isidore, qui identifie liburnes et dromons, au sens de vaisseaux de guerre, les dromons étant eux aussi des navires de classes très différentes[333]. D'autres auteurs plus tardifs évoluent dans le même sens[334]. De la même façon certains écrivains n'évitent pas l'anachronisme, en plaçant des liburnes dans les flottes romaines de la République, voulant sans doute désigner par là des vaisseaux légers[335]. Les papyri, quant à eux, appellent «liburnes» de simples transports civils[336]. On ne saurait en conclure qu'il faut suspecter le mot *liburna* chaque fois qu'on le rencontre dans un texte, mais on comprendra qu'on ne saurait, sans quelque pruden-

[331] Lucain, *loc. cit.* note 329, Appien, *loc. cit.* note 322; Lucien, *Amores*, 6 : ἐπ' Ἰταλίαν μοι πλεῖν διανοουμένῳ ταχυναυτοῦν σκάφος εὐτρέπιστο τούτων τῶν δικρότων, οἷς χρῆσθαι Λιβυρνοὶ δοκοῦσιν. Synonyme peut-être du mot liburne est le mot *bicrota*, «à deux rangs de rames qui apparaît une seule fois dans une inscription de Caorle (*CIL* V, 1956), sans doute du début de l'Empire, si l'on en croit l'onomastique du défunt et du dédicant.

[332] Végèce IV, 37 : *Quod ad magnitudinem pertinet, minimae liburnae remorum habent singulos ordines, paulo maiores binos, idoneae mensurae ternos uel quaternos interdum quinos sortiuntur remigio gradus.* Même ambiguïté chez Suétone, *Caligula* XXXVII, 2 : *Fabricauit at deceris liburnica gemmatis puppibus uersicoloribus uelis* : on a souvent rapproché cette citation des barges de Nemi; il est clair, en tout cas, que le mot *liburnicae* n'est pas pris ici au sens propre.

[333] Isidore, *Origines* XIX, 1, 12 : *Liburnae longae naues sunt quas dromones uocamus.* Sur les dromons, *infra* p. 117 sqq.

[334] Notamment St. Jérôme, *In Daniel* II, 5, p. 704 : *Naues longas quas nunc liburnas uocant. Corp. Gloss. Lat.* III, 434, 24 : τριῆρις = *Liburna*; IV, 254, 46 : *Liburnus = grandis nauis. Etymologicum Magnum* : τριήρεις, πλοῖα πολεμικά, ἃ καλοῦνται λέβερνοι.

[335] Par exemple Silius Italicus, *Pun.* 240-243, à propos des guerres puniques.

[336] Preisigke, *Sammelbuch* 5953; Wessely, *Stud. pal.* VIII, 1094.

ce, attribuer à telle ou telle flotte des bateaux que leur nom seul ne suffit pas toujours à identifier.

Les véritables liburnes étaient-elles pontées? Un passage de Plutarque, relatif à la bataille d'Actium, semblerait le prouver : le texte signale, en effet, l'existence d'un pont, sans préciser toutefois si celui-ci s'étendait sur toute la longueur du bateau[337]. Suidas confirme cette caractéristique[338], mais un autre texte de Plutarque et divers passages d'Appien peuvent prêter à confusion[339] : on touche ici à l'ambiguïté qui entoure le sens du mot *liburna*.

Il est certain, toutefois, que les liburnes étaient équipées d'éperons, comme le confirment tous les textes[340]. On ignore, en revanche, si ces bateaux ont été, à un moment ou à un autre de leur histoire, munis de tours et de merlons[341]. Les monuments figurés ne sont, à cet égard, d'aucun secours, car on ne saurait sans risque baptiser tel ou tel navire représenté dans l'iconographie romaine du nom de liburne, comme on l'a fait trop souvent[342] : rien ne nous dit, en effet, que tous les bateaux à deux rangs de rames qu'on connaît aient été des liburnes; rien ne nous permet non plus d'affirmer que les représentations iconographi-

[337] Plutarque, *Antoine* 67, 2 : Εὐρυκλῆς δ'ὁ Λάκων ἐνέκειτο σοβαρῶς λόγχην τινὰ κραδαίνων ἀπὸ τοῦ καταστρώματος ὡς ἀφήσων ἐπ' αὐτόν.

[338] Suidas, *s.v.* : νῆες ἦσαν . . . κατάφρακτοι. On aimerait toutefois bien être sûr, ici, que Suidas pense réellement aux liburnes, et non aux *naues longae*.

[339] Plutarque, *Caton le jeune* 54, 5, *loc. cit.* n. 324. Rien ne dit, ici, contrairement à ce qu'affirme S. Panciera (p. 147), que l'auteur distingue les liburnes des vaisseaux non pontés; ils sont au contraire rangés dans la même catégorie, celle des bateaux légers, comme le confirme Appien, *loc. cit.* note 322 : on peut dans ces conditions, se demander si, au début de leur emploi dans les flottes romaines, ces liburnes étaient pontées.

[340] Voir les textes nombreux cités par S. Panciera p. 146. On aimerait toutefois être sûr, là encore, que le mot liburne est toujours pris dans son sens précis, ce qui n'est pas toujours le cas, au moins dans les textes d'Eutrope et d'Isidore.

[341] On ne se fiera pas, sur ce sujet, au texte de Prudence, cité note 330, qui semble utiliser le mot avec le sens de *nauis longa*.

[342] Voir notamment les nombreuses interprétations du relief de Préneste, fig. 38, identifié, sans preuve aucune, avec une liburne par de nombreux auteurs, dont Miltner, *art. cit.* Sur les difficultés d'interpréter ce bas-relief, voir *supra*. p. 42. Même L. Casson, d'ordinaire prudent, ne se fait pas faute de mettre, sans preuve aucune, un nom sur certaines représentations (notamment p. 155-156). La tentation est grande, en effet, de compléter des connaissances trop lacunaires par une identification hasardeuse, en tout cas non certaine et non prouvée. On ne peut identifier, et avec la plus grande prudence et les plus grandes réserves, que les bateaux de la mosaïque d'Althiburus qui, eux, sont nommés et individualisés.

ques sont toutes assez fidèles pour qu'on puisse identifier avec certitude des vaisseaux à deux rangs de rames[343]. En revanche, on peut affirmer, sans crainte de se tromper, qu'une des caractéristiques les plus évidentes des liburnes réside dans leur vélocité, qu'attestent la plupart des textes[344].

L'équipage de ces embarcations est un peu mieux connu car un passage de Tacite semble apporter quelque indication; au moment de la crise de 68-69, Civilis décide de livrer bataille aussi sur l'eau et de charger ses vaisseaux de trente à quarante combattants chacun, «armement habituel des liburnes». Le texte de Tacite, toutefois, n'est pas absolument clair, et l'on ne sait si ce nombre recouvre uniquement les soldats de marine embarqués ou aussi une partie des rameurs[345].

L'usage ambigu du mot ne permet pas de déterminer avec précision vers quelle époque les liburnes disparaissent des flottes romaines : la dernière mention, dans une escadre, est due à Zosime, qui fait allusion à des événements survenus en 400[346]. Après

[343] Le mot *libur* apparaît sur une des mosaïques d'Althiburus (La Blanchère et P. Gauckler, *Catalogue du Musée Alaoui*, Paris, 1857, p. 32 n° 167) (P. Gauckler, *Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine, la mosaïque d'Althiburus, Monuments Piot*, XII, 1905, p. 121-122). Le mot est associé à un nom «*Apaforia*» ou «*apaenona*» : le vaisseau figuré est un transport. On a suggéré l'idée que *libur(nus)* indiquerait la nationalité du propriétaire : E. Assmann, *Die Schiffsbilder von Althiburus und Alexandria, JDAI*, 1906, p. 111). S. Panciera propose d'y voir une liburne/vaisseau de commerce, comme celle qui est attestée par le papyrus Preisigke (*Sammelbuch*, 5953) ou Wessely (*Stud. Pal.* VIII, 1094) (cf. Panciera p. 152-154).

[344] Voir les textes nombreux cités par S. Panciera p. 143. Les dimensions de ce type de bateau sont inconnues. Elles doivent être, au plus, égales à celle de la trière, *infra* p. 110.

[345] Tacite, *Histoires* V, 23 : *Ciuilem cupido incessit naualem aciem ostentandi; quod biremium quaeque simplici ordine agebantur; adiecta ingens luntrium uis tricenos quadragenosque (ferunt), armamenta liburnicis solita* : I° le texte est corrompu et *ferunt* n'est nullement certain; 2° comme le remarque justement Panciera, p. 149, *armamenta* ne désigne jamais des hommes d'équipage (ce qu'atteste aussi le *Thesaurus*); 3° quel est le sujet de l'hypothétique «ferunt»? (Les birèmes ou les *lintres?*); 4° s'agit-il des soldats de marine, des rameurs, ou des deux?

[346] Zosime V, 20 : πλοῖα γὰρ ἦν αὐτῷ πρὸς ναυμαχίαν ἀρχοῦντα, λίβερνα ταῦτα καλούμενα, ἀπό τινος πόλεως ἐν Ἰταλίᾳ κειμένης ὀνομασθέντα, καθ'ἣν ἐξ ἀρχῆς τούτων τῶν πλοίων τὸ εἶδος ἐναυπηγήθη. Δοκοῦσι δέ πως τὰ πλοῖα ταῦτα ταχυναυτεῖσθαι πεντηκοντόρων οὐχ ἧττων, κατὰ πολὺ τῶν τριηρικῶν ἐλαττούμενα πλείστοις ἔτεσι τῆς τούτων ἐκλιπούσης δημιουργίας. Que Zosime ait besoin de donner ces précisions sur la liburne à ses lecteurs montre bien que ces bateaux avaient disparu dans la seconde moitié du cinquième siècle (sur la date où écrit Zosime, voir F. Paschoud, *Zosime* I, p. XVII).

cette date, le mot n'apparaît plus que chez les lexicographes, et est remplacé, dans les textes, par celui de *dromon*, qui recouvre aussi, semble-t-il, d'autres types de bateaux[347], de sorte qu'on ne peut déterminer avec précision une continuité dans l'architecture navale, à l'aide du seul vocabulaire technique. On sait toutefois qu'il existait, à l'époque proto-byzantine, des vaisseaux à deux rangs de rames, qui pouvaient ressembler aux anciennes liburnes[348]. Les mentions dans la *Notitia* de soldats *liburnarii* se placent dans ce contexte chronologique, mais ne sont pas tout à fait probantes en raison de l'ambiguïté du mot qui peut désigner de simples fantassins[349].

On voit ainsi que la liburne, quelle qu'ait été l'importance de son rôle dans la marine militaire de l'Empire, n'est pas pour autant connue avec toute la précision souhaitable, et que l'architecture de ce bateau est entourée de plus d'obscurités qu'il n'y paraît[350].

Trières.

Le mot latin qui correspond au grec τριήρις est *triremis*, utilisé par les écrivains; les marins, toutefois, continuaient à utiliser une forme grecque latinisée, *trieres*, qui apparaît encore dans l'épigraphie funéraire du premier siècle de notre ère[351]. Le mot n'a très vraisemblablement pas varié par la suite, bien que la forme habituelle utilisée dans les inscriptions soit alors un chiffre et non un mot[352].

[347] Voir p. 118 sqq.

[348] Voir Léon, *Tactica* XIX, 7-8 et *Ad Basilium patricium, Naumachica*, 5,2, 12.

[349] *Notitia Dignitatum*, Occ. XXXIV, 26-27; 37; 40-41. Ainsi, de nos jours, l'infanterie de marine n'a plus rien à voir avec la marine ... Cf. *infra* p. 635.

[350] C'est pourquoi on reste stupéfait de voir H. Viereck (*Römische Flotte, op. cit.*, p. 35) écrire, sans citer aucune source, et avec une belle imagination, qu'il existe trois types différents de liburnes, une petite, une moyenne, une grosse. En ce qui concerne la petite, « Die Länge über alles ist mit 23 m, die grösste Breite mit 4,30 m (davon an jeder Seite je 0,60 m für die Riemenkasten) und der Tiefgang mit 0,75 m angenommen worden. Die Besatzung dieser leichten Liburne könnte neben 52 Rojern aus fünf Matrosen als Deckpersonal und 30 Seesoldaten bestanden haben ». Qu'on aimerait savoir d'où viennent toutes ces intéressantes précisions!

[351] Voir par exemple *CIL* IX, 41 et 43, *Dessau* 9218, où le mot est écrit en toutes lettres.

[352] On écrit $\overline{\text{III}}$, $\overline{\text{IIII}}$, $\overline{\text{V}}$ etc. Cf. *AE* 1965, 145 et 1972, 196.

Les dimensions précises des trières impériales ne sont pas connues avec certitude, et l'on a vu la difficulté qu'on avait pour estimer la taille de ces bateaux. On considère le plus souvent que la trière athénienne mesurait 35 m de long, 4,90 m de largeur, et avait une hauteur de 2,40 m sur l'eau[353]. On retiendra ces chiffres, à titre indicatif, mais en se souvenant que les navires de l'Empire étaient peut-être légèrement différents.

Naturellement, la trière romaine était aussi mue à la voile, comme tous les vaisseaux longs. Son armement principal était constitué d'un éperon, mais on ne sait si ces bateaux portaient des tours en toute occasion, et quelle artillerie ils pouvaient emporter. Cette question est liée à l'existence d'un pont sur les trières. Pour L. Casson, en effet, il existait des trières aphractes, à côté de vaisseaux cataphractes du même type[354]. Ceux-ci remontent toutefois à une époque où il devait effectivement y avoir encore des trières aphractes, comme l'indiquent divers textes[355]. Les bateaux figurés sur les murs de Pompei montrent tous des combattants armés sur le pont, ce qui suppose qu'il s'agit de cataphractes, mais on ignore si ces vaisseaux sont des trières (fig. 40). Il reste évidemment le cas de la trière de la colonne trajane : tout dépend du degré de réalisme qu'on reconnaît au relief, fort curieux et même invraisemblable, si l'on tient compte du fait que les avirons passent à travers le bastingage. Il subsiste donc un doute, à notre sens, sur l'existence de trières aphractes à l'époque impériale[356].

L'importance de l'équipage qui montait ces bateaux reste elle aussi difficile à saisir : on sait, par les listes navales d'Athènes, que l'équipage normal d'une trière, au cinquième siècle avant J.-C., était de 200 hommes, dont 170 rameurs[357]. Dans la mesure où le nombre de soldats de marine embarqués à bord n'a fait que croître depuis cette époque, on doit penser que ce chiffre de 200 représente un minimum, à l'époque romaine, et qu'on devait arriver plus vraisemblablement à 220/230 hommes à bord[358].

[353] *Supra* p. 32.

[354] *SSAW* p. 143.

[355] Voir les textes réunis par Casson, *SSAW* p. 123 n. 94. A la fin de la République, César parle d'une trière pontée (*BC* II, 23, 3) précision qui laisse supposer que ce type de bateau était normalement aphracte : *Appulsaque ad proximum litus trireme constrata.*

[356] Cf. *supra* p. 93 sqq.

[357] *SSAW* p. 302-305.

[358] Compte-tenu du fait que la liburne a peut-être 30/40 épibates (*supra* p. 109), la trière en a certainement un peu plus, soit 50-60 (220/230 h.-170 rameurs).

Bien que l'usage du terme «trière» semble définitivement fixé, eu égard à l'ancienneté du mot, les écrivains l'emploient parfois avec une certaine confusion, surtout à l'époque tardive, tout comme ils le font pour le mot «liburne». Un bon exemple est fourni par Appien qui signale l'envoi, par Octavie, de dix *phaseli* τριηρέτικοι[359]. Comme le remarquait C. Torr, il est hors de question qu'il s'agisse de *phaseli* à trois rangs de rames; il faut penser, au contraire, qu'Appien signifie, par ce mot, que les *phaseli* étaient équipés à la façon des trières, c'est à dire des vaisseaux longs, avec un éperon, des tours etc.[360].

Au Bas-Empire, ou à l'époque byzantine, on parle facilement de trières, sans que le mot signifie autre chose que «vaisseau long»: ainsi Léon VI peut-il identifier trières et dromons, dont la parenté est probable, mais dont l'identification est plus douteuse, puisque nous savons qu'il y avait des dromons à un ou deux rangs de rames[361]. Il faut donc prendre avec quelque prudence les textes tardifs qui parlent de trières[362].

Ce type de navire semble avoir disparu dans le courant du quatrième siècle, si l'on en croit Zosime qui le mentionne encore dans le camp de Licinius lors de la bataille de Constantinople, mais qui prétend qu'on ne le trouve plus à la fin du quatrième siècle (Zosime II, 22 et V, 20).

Les polyrèmes utilisées : du IV au VI.

Malgré la défaite des gros bâtiments à Actium, les vaisseaux de rang supérieur à la trière restèrent en usage dans les flottes romaines de l'Empire. Leur nom latin littéraire, utilisé par les écrivains, est *quadriremis, quinqueremis*, pour les deux premiers. En réalité, il semble que ces deux termes n'aient pas été couramment employés, car les inscriptions mentionnent au contraire une

[359] Appien V, 95: ἐδωρήσατο δὲ καὶ Ὀκταουία τὸν ἀδελφὸν, αἰτήσασα παρ' Ἀντωνίου δέκα φασήλοις τριηριτικοῖς ἐπιμίκτοις ἔκ τε φορτίδων νεῶν καὶ μακρῶν.

[360] *Torr* p. 120. Sur le *phaselus* et son armement, *infra* p. 395.

[361] Léon VI, *Tactica*, XIX, 1 : ἐτὶ θαλάσσης μάχεσθαι διὰ τῶν ποτε λεγομένων τριηρῶν, νῦν δὲ δρομώνων καλουμένων.

[362] Par exemple Claudien *De VI cons. Honorii*, 132: seul exemple d'emploi du mot chez Claudien; Philostorgue, XII, 13 mentionne des trières en 424-5; comme Zosime, pour le début du cinquième siècle, signale la disparition de ces bateaux depuis un certain temps, le passage est évidemment suspect.

quadrieres ou une *tetreris*[363], noms formés sur le modèle de *trieris* qui remplace *triremis*, et un papyrus mentionne une *penteres*[364]. Il semble, en revanche, qu'il n'y ait qu'un mot, l'*hexeris*, pour désigner le bateau à six rangs de rames[365].

Polybe nous apprend qu'une pentère de son époque était mue par 300 rameurs, et embarquait 120 épibates[366]. Ce renseignement est confirmé par un passage de Pline, qui signale 400 rameurs sur une quinquérème, mais sans employer une nette distinction entre chiourme et soldats de marine[367]. On peut donc penser que ce chiffre (400/420 hommes d'équipage) est proche de la réalité. En revanche, on ignore tout de l'équipage d'une quadrière ou d'une héxère : comme on sait, toutefois, qu'une trière de l'époque grecque classique avait 170 rameurs, dont 62 pour le rang supérieur, on voit que la différence entre la chiourme d'une trière et celle d'une pentère correspond bien à celle de deux rangs d'avirons. On peut ainsi estimer qu'une quadrière devait avoir, plus ou moins, autour de 230/235 rameurs[368].

L'existence d'un fort contingent de soldats de marine embarqués laisse évidemment penser que ces bateaux étaient tous pontés, ce que confirment les textes[369]. On ne saurait en revanche préciser si ces bateaux possédaient un ou plusieurs mâts, la première solution paraissant la plus vraisemblable[370].

[363] *CIL* VI, 1063, 15; *AE* 1927, 3 (quadrière). Le mot *tetreris* apparaît sur un graffite d'*Alba Fucens*, fig. 3.

[364] *CPL* 193.

[365] Le mot est utilisé tel quel par Tite-Live XXIX, 9, 8, alors qu'*hexeremis* n'apparaît que dans les gloses tardives ou médiévales selon le *Thesaurus*.

[366] Polybe I, 26, 7.

[367] Pline, *HN* XXXII, 1, 4.

[368] On peut estimer (au premier siècle avant notre ère) à 48 le nombre des officiers, sous officiers et soldats de marine embarqués sur une tétrère rhodienne. Les soldats étaient au nombre de 19, auxquels s'ajoutent 6 archers, 5 matelots de poupe, 5 matelots de proue, 2 servants de catapulte, et les sous-officiers et officiers. Cf. M. Segrè, *Dedica votiva dell'equipaggio di una nave rodia, Clara Rhodos*, VIII, 1936, p. 228-244.

[369] Voir notamment Polybe V, 62, 3 qui donne une liste de vaisseaux, tous cataphractes, dont le rang varie du « 10 » au « 4 ».

[370] Même opinion dans *SSAW* p. 120.

Les types de bateaux les plus fréquemment utilisés, sous le Principat.

Dans l'historiographie antique, et souvent dans l'historiographie moderne, la bataille d'Actium a été interprétée comme la victoire des liburnes, bateaux légers, contre les vaisseaux de haut bord qu'auraient possédés Antoine et Cléopâtre, et comme la fin des grosses galères dans la construction navale antique[371]. Cette idée est partiellement vraie : l'Empire, après Actium, n'a plus utilisé de bateaux supérieurs à l'héxère : du moins n'en avons nous dans les textes, les papyri ou les inscriptions, aucune trace. Encore faut-il ajouter que les héxères servent comme bateau amiral, et que les inscriptions n'ont conservé que le souvenir de cinq de ces navires[372]. On aurait tort, toutefois, de croire qu'il s'agit là d'un phénomène entièrement nouveau, car la tendance est déjà sensible à la fin de la République : lors de la bataille de Marseille, par exemple, l'escadre césarienne ne comprend qu'un bâtiment de ce rang[373]. Il serait tout aussi erroné de penser que les héxères connues sous l'Empire ne sont qu'une survivance de l'époque antérieure, vite disparue au profit de bateaux plus petits : encore que malaisément datables, les inscriptions qui mentionnent ces vaisseaux appartiennent plutôt aux deuxième-troisième siècles qu'au tout début de l'Empire[374]. On peut donc en conclure sans crainte que des héxères ont existé dans les flottes romaines jusqu'au troisième siècle ; leur petit nombre est dû, non à une décadence de la construction navale sous le Principat, mais au fait qu'en période de paix relative, et face à des adversaires qui utilisaient des bateaux légers et bas sur l'eau, les monstres hérités de

[371] L'idée d'une victoire des liburnes sur des bateaux plus gros repose essentiellement sur Végèce IV, 33 : *Sed Augusto dimicante Actiaco proelio, cum liburnorum auxiliis praecipue uictus fuisset Antonius, experimento tanti certaminis patuit Liburnorum naues ceteris aptiores. Ergo similitudine et nomine usurpato ad earundem instar classem Romani principes texuerunt.* Cette idée est encore suivie par H. Viereck (p. 233). Mais sur la confusion du mot liburne chez Végèce, *supra* p. 107.

[372] *CIL* X, 3611; VI, 3163, 3170; XIV, 232.

[373] Lucain III, 535.

[374] La plupart de ces inscriptions (cf. n. 372) ont une formule dédicatoire qui commence par *D(iis) M(anibus)*. L'inscription *CIL* X, 3611 a de surcroît le nom du dédicant sans prénom, ce qui est sans doute l'indice que l'épitaphe n'est pas très ancienne.

l'époque hellénistique n'avaient plus leur raison d'être[375], et ne servaient plus que comme vaisseaux amiraux[376].

Les quinquérèmes, qui avaient été les reines des mers hellénistiques, n'ont pas disparu non plus, mais leur nombre s'est considérablement restreint, puisque les inscriptions n'en mentionnent que 16[377]. On aurait tort, là aussi, de penser que ces vaisseaux de haut bord sont une simple survivance de la marine républicaine, vite disparue : les inscriptions appartiennent autant aux deuxième-troisième siècles qu'au début de l'Empire.

Le vaisseau de ligne le plus courant semble être en revanche la quadrière dont le nombre apparaît singulièrement élevé, par rapport à ce qu'on pourrait attendre : les inscriptions en mentionnent en effet 66, réparties, elles aussi, aussi bien aux deuxième-troisième siècles qu'au premier[378].

Ce chiffre est d'autant plus intéressant qu'on peut le comparer à celui des liburnes connues sous l'Empire, soit par des inscriptions, soit par des papyri : 62[379]. On voit dès lors qu'il est bien difficile de parler d'une supériorité de la liburne, depuis Actium. De fait, W. Tarn avait déjà fait remarquer, avec beaucoup de bon sens, que l'idée d'une victoire des liburnes sur les grosses unités relève plus de la propagande augustéenne que de la réalité des faits[380] : aucun des auteurs qui ont relaté l'événement, Dion Cassius notamment, n'insiste sur la présence et le nombre des liburnes dans la flotte d'Octavien. W. Tarn constatait d'ailleurs que toute la tradition littéraire appuie sur le fait qu'Auguste a vaincu à Actium avec la même flotte que celle dont il disposait contre Sextus Pompée[381]. Or cette flotte l'emportait de beaucoup, par la tail-

[375] Contre les bateaux légers utilisés par les pirates (*camarae, lembi, myoparones*...), une très grosse unité comme l'héxère n'offre aucun intérêt : les amiraux romains ont dû adapter leurs unités à celles de l'adversaire, ce qui n'est pas précisément la marque d'une décadence maritime.

[376] L'idée que ces gros bateaux servaient de navire amiral est due à C. Starr, *op. cit.* p. 53. Il s'agit d'une hypothèse vraisemblable, mais qu'on ne peut absolument démontrer, sauf si l'on se rappelle l'expression *praetoria puppis* du texte de Lucain (n. 373).

[377] Voir la liste *infra* p. 665 sqq.

[378] Voir la liste *infra* p. 665 sqq.

[379] Voir la liste *infra* p. 665 sqq.

[380] W. Tarn, *The battle of Actium*, *JRS*, 1931, p. 173-199, notamment p. 193 n. 8.

[381] Dion L, 19, 3.

le des vaisseaux, sur celle des Pompéiens, constituée presque uniquement d'unités légères, et notamment de liburnes, bateaux pirates par excellence[382]. Cette différence de taille fut même, les auteurs s'accordent sur ce point, la raison essentielle de la supériorité d'Octavien; ce que voyant, Antoine voulut faire mieux, et construisit des navires encore plus grands, comme il le rappelle à ses troupes[383]. Dans ces conditions l'idée d'une marine impériale, constituée pour l'essentiel de liburnes ne semble pas sérieusement fondée[384].

Le bateau qui l'emporte, et de très loin, par son importance numérique, sous l'Empire, reste la trière, dont les inscriptions nous ont conservé 282 exemples, chiffre qu'on peut aisément comparer aux 62 liburnes et aux 66 quadrières qu'on a citées[385]. Le hasard des découvertes épigraphiques ne saurait être responsable d'une telle disparité. Ces bateaux sont, là encore, aussi nombreux aux deuxième-troisième siècles qu'au début de l'Empire, et l'on peut affirmer sans crainte que la trière a constitué pendant trois siècles, et peut-être jusqu'à la bataille d'Andrinople, en 324, l'unité principale des flottes prétoriennes.

Peut-être ces statistiques seraient-elles légèrement modifiées si les escadres provinciales avaient livré autant d'inscriptions que celles de Misène ou de Ravenne : la plus grande part de notre documentation épigraphique, en ce domaine, provient, en effet, des cimetières des deux principales bases italiennes, et les provinces sont fort mal représentées. Or C. Starr avait accrédité l'idée d'une différence de bâtiments entre les flottes centrales et les flottes provinciales, les premières étant pourvues surtout de trières, voire de quadrières, les secondes de liburnes[386]. Cette opinion ne s'appuie en réalité sur aucun fait précis, ce qui ne signifie pas qu'il faille la rejeter a priori : on ne saurait, en effet, invoquer aucun argument pour l'étayer, car les quelques mentions de liburnes dans les flottes provinciales sont trop peu nombreuses pour qu'on puisse fonder sur elles une statistique sérieuse[387]. On trou-

[382] Voir *supra*, p. 51 sqq.

[383] Voir *supra*, p. 52.

[384] On se rappellera en outre que, loin d'avoir été détruits, les gros bateaux d'Antoine pris lors de la guerre d'Actium furent réutilisés, notamment à Fréjus, selon Tacite, *Annales* IV, 5.

[385] Voir les listes *infra* p. 665 sqq.

[386] *Starr* p. 108.

[387] Quelques liburnes sont mentionnées par *SSAW* p. 356, cf. *infra* p. 665 sqq.

verait d'ailleurs, tout aussi bien, des trières dans les escadres périphériques[388]. Le seul contingent épigraphique un peu important qu'on connaisse en province est constitué par le cimetière des marins de Séleucie de Piérie : malheureusement la plupart des épitaphes mentionnent des soldats des flottes prétoriennes, et non des soldats de la *Classis Syriaca*[389]. On ne saurait, dans ces conditions, accepter sans réserve l'idée que les escadres provinciales étaient pour l'essentiel constituées de liburnes : le fait est probable en ce qui concerne les flottes fluviales, où l'on n'avait certainement que faire de très grosses unités; il est possible dans le cas d'escadres détachées dans les régions assez calmes, comme le long de la côte de Maurétanie; il n'est nullement assuré pour les flottes de haute mer comme la *Classis Pontica* ou la *Classis Britannica*. Il faudrait, pour en juger, découvrir et fouiller un cimetière de marins appartenant à ces flottes.

Les dromons.

Le terme n'apparaît pas, à notre connaissance, avant le sixième siècle : Procope et Cassiodore semblent être les premiers à l'employer[390], puisque Zosime, à la fin du cinquième siècle, utilise encore le vocabulaire des bateaux traditionnels du Haut-Empire[391]. Le mot dromon, qui semble d'ailleurs d'invention récente au sixième siècle, est donc un terme purement byzantin, qui sera utilisé pendant tout le Moyen-Age[392]. Le sens du vocable, pourtant,

[388] Tacite, *Annales*, II, 12, mentionne des trirèmes dans la flotte de Germanie; Arrien, *Périple de la Mer Noire*, 4, 4 signale aussi des trières sur le Pont. Les bateaux de la colonne trajane à trois rangs de rames superposées naviguent sur des fleuves (fig. 45).

[389] Voir notamment H. Seyrig, *Le cimetière des marins à Séleucie de Piérie, Mélanges Dussaud, BAH*, XXX, 1939, p. 451-459.

[390] Procope II, XI, 13; Cassiodore, *Variae* V, 16.

[391] Zosime II, 22 (bataille de 324) et V, 20 (événements de 400 ap. J-C.). Sur la date de rédaction des œuvres de Zosime, voir F. Paschoud, *Zosime*, Les Belles Lettres, Paris, 1971, p. I-XVII.

[392] Sur l'utilisation postérieure du mot, voir les textes édités par A. Dain, *Naumachica*, et ceux cités par R. H. Dolley, *The warships of the later Roman Empire, JRS*, 1948-1949, p. 47-53, ainsi que H. Ahrweiler, *Byzance et la mer, op. cit.* p. 408-418. Le fait que les dromons soient d'invention récente au sixième siècle est attesté par l'expression de Procope, *loc. cit.* δρόμωνας καλοῦσι τὰ πλοῖα ταῦτα οἱ νῦν ἄνθρωποι. H. Ahrweiler, p. 411 voudrait faire remonter le mot, sans aucune preuve, au cinquième siècle.

varie souvent et recouvre des réalités différentes, selon l'époque et selon les auteurs, mais aussi à cause de son étymologie même, puisque le mot n'a pas d'autre signification que celle de «rapide»[393]. On peut admettre, dans ces conditions, que le dromon n'est pas autre chose que le navire de guerre, *nauis longa*, pris au sens large. C'est ce que l'on peut inférer d'un passage bien connu où l'empereur Léon VI identifie trières et dromons[394]. Il semble, en effet, qu'on assiste, vers la fin du quatrième siècle ou au début du cinquième, à un changement de vocabulaire : le mot trière ou le mot liburne disparaissent de la langue courante et ne sont plus employés que par les lexicographes; ils sont en revanche remplacés par le terme dromon, dont le sens n'apparaît pas toujours avec une grande précision : la plupart des textes, en effet, oublient de préciser la nature de ce type de bateau, comme s'il était évident, de sorte qu'on peut se poser la question de la continuité de l'architecture navale entre le Haut et le Bas-Empire[395]. Outre le texte de Léon VI, qui identifie trières et dromons, et qui pourrait donc laisser penser, à première vue, que les dromons sont à trois rangs de rames, un autre texte nous apprend que les dromons ont deux rangs de rames, ce qui a permis à certains de prétendre qu'il y avait un lien entre les liburnes et les nouveaux bateaux, sur la foi d'ailleurs d'équivalences de vocabulaire dues aux auteurs anciens eux-mêmes[396]. Mais un troisième texte, relatif à l'expédition de Bélisaire en Afrique, nous apprend, au contraire, que les dromons n'ont qu'un seul rang de rames[397]. Il ressort enfin d'un texte

[393] Procope III, XI, 16 : πλεῖν γὰρ κατὰ τάχος δύνανται μάλιστα (οἱ δρόμωνες).

[394] *Supra* p. 112.

[395] Cassiodore, *Variae* V, 16 : en 525, Théodoric fait construire des vaisseaux : *Cum nostrum igitur animum frequens cura pulsaret naues Italiam non habere, ubi tanta lignorum copia suffragatur, ut aliis quoque prouinciis expetita transmittat, Deo nobis inspirante decreuimus mille interim dromones fabricandos assumere, qui et frumenta publica possint conuehere et aduersis nauibus, si necesse fuerit, obuiare.* Procope, VII, XXXV : Indulf, en 549, arrive avec sa flotte devant Salone : ἅπερ ἐπεὶ Κλαυδιανὸς ἔγνω, ὅπερ τότε Σαλώνων ἦρχε, στράτευμα ἐπὶ τῶν καλουμένων δρομώνων ἐπ᾽ αὐτὸν ἔπεμψεν.

[396] Léon, *Tactica*, XIX, 7-8 : Ἕκαστος δὲ τῶν δρομώνων εὐμήκης ἔστω, καὶ συμμέτρος ἔχων μὲν τὰς λεγομένας ἐλασίας δύο, τὴν δὲ κάτω καὶ τὴν ἄνω. Voir aussi *Ad Basilium Patricium, Naumachica*, 5, 2, 7. Sur la continuité entre les liburnes et les dromons, voir l'article de S. Panciera, *op. cit.* p. 148.

[397] Procope, III, XI, 15 : ἦσαν δὲ αὐτοῖς καὶ πλοῖα μακρά, ὡς ἐς ναυμαχίαν παρεσκευασμένα, ἐνενήκοντα δύο, μονήρη μέντοι καὶ ὀροφὰς ὕπερθεν ἔχοντα, ὅπως

byzantin du neuvième siècle que l'on appelait aussi dromon des bateaux bien plus gros, tétrères au pentères, vraisemblablement, qui, à l'époque, n'existaient plus[398]. La bonne définition du mot dromon nous est donc donnée par Isidore, qui l'identifie avec la notion de vaisseau long et rapide[399], sans tenir compte du rang des navires : *Longae naues sunt quas dromones uocamus, dictae eo quod longiores sint ceteris. Dromo autem a decurrendo dictus : cursum enim Graeci δρόμον uocant.* Toutefois, ceci ne nous explique pas ce qu'on entendait réellement par dromon vers la fin du cinquième siècle ou au début du sixième.

Un passage de Procope relate le dispositif naval utilisé en 533, lors de l'expédition qui devait aboutir à la reconquête de l'Afrique du nord : la flotte de Bélisaire était, en effet, composée, entre autres, de dromons à un rang de rames. Procope précise que ces navires, au nombre de 92, avaient à bord 2000 byzantins, tous rameurs[400]. Il serait tentant d'essayer de calculer, à partir de ces deux chiffres, quel était l'équipage normal d'un dromon de cette époque : malheureusement 2000 hommes pour 92 bateaux font un équipage trop faible par dromon (21 ou 22). Même si l'on admet, comme l'a prétendu E. Stein, que les chiffres globaux de Procope sont abaissés, pour des raisons de propagande, les dromons évoqués ne devaient pas dépasser la classe des triacontores, si l'on admet la validité de ce type de calcul[401]. En réalité, Procope ne dit nulle part que l'ensemble des équipages est contenu dans ce chiffre de 2000 hommes : il s'agit simplement d'habitants de Byzance[402], embarqués comme combattants, et qu'on faisait ramer lors-

οἱ ταῦτα ἐρέσσοντες πρὸς τῶν πολεμίων ἥκιστα βάλλοιντο. Δρόμωνας καλοῦσι τὰ πλοῖα ταῦτα οἱ νῦν ἄνθρωποι.

398 Dain, *Naumachica*, 5, 3, 2 : ἦν γὰρ καὶ μειζόνων πλῆθος δρομώνων καὶ νῦν εἶναι χρὴ οἷς ἐπιστῶσι τὰ λεγόμενα πάντως ξυλόκαστρα, ἀλλὰ καὶ μέσαι τριήρεις καὶ μονήρεις τινὲς ταχιναὶ, λεπταὶ γαλέαι.

399 Isidore XIX, 1, 14.

400 III, XI, 15 : ἦσαν δε αὐτοῖς καὶ πλοῖα μακρὰ ὡς ἐς ναυμαχίαν παρεσκευασμένα ἐνενήκοντα δύο, μονήρη μέντοι καὶ ὀροφὰς ὕπερθεν ἔχοντα, ὅπως οἱ ταῦτα ἐρέσσοντες πρὸς τῶν πολεμίων ἥκιστα βάλλοιντο. Δρόμωνας καλοῦσι τὰ πλοῖα ταῦτα οἱ νῦν ἄνθρωποι . . . Ἐν τούτοις δὴ Βυζάντιοι δισχίλιοι ἔπλεον, αὐτερέται πάντες · περίνεως γὰρ ἦν ἐν τούτοις οὐδείς.

401 Voir E. Stein, *Histoire du Bas-Empire*, II, Paris, 1949 (trad. J. R. Palanque), p. 313, n. 1.

402 Par opposition au reste de la flotte, notamment les transports, dont Procope précise qu'elle est montée par des Egyptiens, des Ioniens et des Ciliciens. Il faut

que c'était nécessaire, pendant la traversée, car il n'y avait pas d'autres troupes embarquées[403]. On retiendra donc de ce passage, non un chiffre absolu en ce qui concerne l'équipage des dromons, mais le fait que les vaisseaux longs de l'expédition d'Afrique avaient un seul rang de rames, étaient pontés, et n'avaient pas de combattants embarqués autres que les rameurs[404].

Il est évidemment tentant d'utiliser les textes plus tardifs du Haut Moyen-Age byzantin pour essayer de préciser l'architecture des dromons de l'époque de Justinien. Notre propos n'est pas ici de décrire, en détail, ces bateaux du dixième siècle, relativement bien connus grâce à une série de textes édités en grande partie par A. Dain, mais plutôt de souligner les différences et les similitudes avec les navires de l'Antiquité[405].

Léon VI souligne le fait que les dromons de son temps ont, le plus souvent, soit un, soit deux rangs de rames et que le nombre de rameurs sur chaque file doit être d'au moins 25[406]. On est frappé, immédiatement, par la similitude entre ce chiffre et celui des zugites et thalamites d'une trière athénienne du cinquième siècle avant notre ère : 27. Il ne semble pas, autrement dit, que le nombre des rameurs qu'on pouvait mettre sur un rang, ait considérablement évolué en quinze siècles; dans ces conditions, la taille des

donc prendre le mot « Byzantins » dans son sens ethnique et géographique, non politique.

[403] La précision finale donnée par Procope (*supra*, n. 400) est importante : elle implique, en effet, qu'il n'y avait pas de soldats de marine distincts des rameurs, contrairement à ce qui se passait aux époques précédentes (sur ce point, voir aussi *infra*, p. 523). Il se peut très bien que le reste des équipages n'ait pas été byzantin et ne soit pas mentionné.

[404] Sur le pont, voir *supra*, n. 400. L'existence d'un pont montre en tout cas qu'il ne s'agit pas de simples coquilles de noix.

[405] Sur ces bateaux, voir la bibliographie citée n. 392, ainsi que *SSAW* p. 148-154.

[406] Léon XIX, 8 : ἑκάστη δὲ ἐχέτω ζυγοὺς τὸ ἐλάχιστον κε' ἐν οἷς οἱ κωπηλάται καταστήσονται, ὡς εἶναι ζυγοὺς τοὺς ἅπαντας κάτω μὲν κε', ἄνω δὲ ὁμοίως κε', ὁμοῦ ν'. Καθ' ἕνα δὲ αὐτῶν δύο καθεζέσθωσαν οἱ κωπηλατοῦντες, εἷς μὲν δεξία, εἷς δὲ ἀριστερά. Dain, *Naumachica*, 5, 2, 12 et 13 : 2 rangs de rames sont mentionnés. Le même auteur anonyme évoque l'existence de trières (5, 1, 2), mais on ne saurait affirmer s'il s'agit là d'une réalité contemporaine ou d'une réminiscence littéraire, dont l'Anonyme est friand. Sur les monères, *ibidem* et Léon XIX, 10 : καὶ ἔτι δὲ κατασκευάσεις δρόμωνας μικροτέρους γοργοτάτους οἱονεὶ γαλέας καὶ μονήρεις λεγομένους. Sur l'existence de plus gros vaisseaux, voir Constantin Porphyrogénète, *De Caeremoniis*, 2, 44 : des bateaux de 230 rameurs et 70 soldats embarqués.

bateaux, que malheureusement aucun auteur byzantin ne nous donne, n'avait pas dû changer beaucoup. L'architecture générale du dromon rappelle d'ailleurs d'assez près celle de la trière classique, si l'on en croit un auteur anonyme, dont nous ne savons malheureusement pas s'il décrit la réalité de son époque ou s'il se documente chez les écrivains de l'Antiquité : il semble qu'il y ait une double caisse de rames qui passent par des sabords, un double aviron identique à celui des navires romains, une cabine à l'arrière pour le commandant, un gaillard avant, un mât unique[407]. Des ballistes permettent d'armer fortement le navire, et l'éperon, au moins au dixième siècle, a toujours sa place[408].

Les deux principaux changements semblent être intervenus dans la forme du pont, qui ne recouvre plus l'ensemble du navire, mais seulement les bord, la poupe et la proue, laissant libre le centre, tout autour du mât[409], et dans la répartition des tâches des thranites, chargés désormais comme dans le cas des bateaux de Bélisaire de ramer et de se battre[410]. S'il y a des exceptions, car on embarque quelquefois un grand nombre de troupes d'assaut, c'est uniquement à bord des plus grands navires[411]. L'autre grand changement concerne évidemment l'invention du feu grégeois, lancé par des siphons dont le principal est à la proue[412]. On voit toutefois qu'il n'y a pas eu de révolution dans l'architecture navale de la haute époque byzantine, par rapport à celle de l'Antiquité romaine, mais plutôt une lente évolution.

[407] Anonyme, *Ad Basilium Patricium, Naumachica*, 5. Voir les remarques de A. Dain, *Les stratégistes byzantins, Travaux et mémoires*, 2, 1967, p. 317-392. Cf. *supra*.

[408] Léon XIX, 60, 69.

[409] *Naumachica*, 5, 2, 6-7.

[410] *Supra* p. 120. Léon, XIX, 8; rapprocher aussi de *Naumachica*, 5, 2, 7, où le rang supérieur des rameurs n'est pas protégé, et se trouve mêlé aux combattants.

[411] Léon, XIX, 9 évoque des bateaux de 200 hommes, où seul semble-t-il, le rang inférieur (50 hommes) continue de nager pendant le combat. Constantin Porphyrogénète (*De Caeremoniis* 2, 45) évoque des équipages de 220 hommes mais rien ne dit qu'ils soient tous rameurs. L'hypothèse de R. H. Dolley (*art. cit.*, p. 48) selon laquelle il pouvait y avoir plusieurs rameurs par aviron n'est attestée nulle part, comme le remarque justement *SSAW* p. 149, n. 37.

[412] Léon, XIX, 6. Le château central du bateau (Léon XIX, 7) doit être aussi une invention car il semble situé au milieu du mât, et non sur le pont, comme les tours des bateaux romains. En revanche, les bordés des dromons semblent protégés par des boucliers et des merlons, comme autrefois (*Naumachica*, 5, 2, 13).

Fig. 7 – Reconstitution d'un dromon byzantin (d'après E. Eickhoff, *op. cit.*).

Cette continuité de l'architecture navale entre des époques aussi éloignées est frappante, et invite à penser que les dromons de l'époque de Justinien ne sont pas autre chose que les successeurs naturels des vaisseaux romains, peut-être moins gros (ils n'ont souvent qu'un rang de rames, alors que de tels types de bateaux n'apparaissent guère sous le Haut-Empire), mais techniquement identiques; ils auront d'ailleurs des successeurs dans les monères byzantines de Léon VI. Dans ces conditions, on ne saurait prendre à la légère les indications de Zosime qui, s'il ne mentionne pas de dromons, évoque des bateaux qui devaient être assez proches des plus petits dromons de l'époque postérieure : il s'agit des triacontores et des pentécontores utilisés par Constantin lors de sa victoire de 324 sur Licinius[413]. De tels bateaux avaient dispa-

[413] Zosime II, 22 et 24 : καὶ τριηκόντοροι μὲν εἰς διακοσίας κατεσκευάσθησαν . . . Τῶν δὲ μεινάντων ἐν τῷ στόματι τοῦ Ἑλλησπόντου πεντηκοντόρων ἐκ προστάγματος τῶν στρατηγῶν ἀφικομένων εἰς Ἐλαιοῦντα.

ru des flottes méditerranéennes depuis au moins le cinquième siècle avant notre ère[414]. Toutefois, l'anachronisme des termes recouvre une réalité : cinquante hommes représentent justement la chiourme des dromons à un rang de rames de l'époque byzantine; le terme ancien de pentécontore utilisé par Zosime traduit donc peut-être l'apparition, au début du quatrième siècle, des navires à un rang de rames, qu'on appellera plus tard dromons. Le mot, en tout cas, semble aller de soi à Zosime, puisqu'il est repris, à propos des événements de 400 : il devait s'agir alors d'un bateau très rapide, puisqu'il l'est autant que la liburne, pourtant vantée pour sa rapidité[415]. On ne saurait non plus exclure, sans pouvoir malheureusement la démontrer, une filiation entre la liburne, bateau à deux rangs, encore en usage à cette époque, et les dromons postérieurs de même taille. Quant aux triacontores mentionnés par Zosime en 324, ils n'apparaissent qu'à cette occasion et évoquent sans doute des vaisseaux à un rang de rames.

S'il est donc relativement peu aisé de définir l'architecture des dromons de la fin de l'Antiquité, on ne peut manquer d'être frappé par la continuité qui semble être de règle en ce domaine : les bateaux utilisés ont sans doute vu leur taille diminuer, probablement à cause du manque de soldats qui prévalait alors, car il était hors de question d'entretenir des vaisseaux dont chacun demandait 200 hommes, effectif normal d'une trière de l'époque grecque classique, mais effectif des plus gros bateaux du Moyen-Age byzantin. Malgré cette diminution dans la taille des bateaux, les solutions techniques adoptées pendant toute l'Antiquité ont survécu, de sorte qu'on ne peut exclure, a priori, l'existence de bateaux à deux rangs de rames aux cinquième-sixième siècles, même rares, car on les retrouve, très semblables à ceux des époques antérieures, au dixième siècle. En revanche, les trières semblent avoir définitivement disparu des escadres méditerranéennes au cours du quatrième siècle.

On ne possède malheureusement pas de représentation figurée de dromon sauf à des époques plus tardives que celle qui nous occupe[416]. Seul nous est parvenu un dessin d'un bas-relief de la

[414] *SSAW* p. 124-125.

[415] Zosime V, 20 : δοκοῦσι δὲ τὰ πλοῖα ταῦτα (*i.e.* λίβερνα) ταχυναυτεῖσθαι πεντηκοντόρων οὐχ ἧττων.

[416] *SSAW* fig. 134 et R. Anderson, *Oared fighting ships*, *op. cit.*, fig. 11 et pl. 7 b-8 b. (cf. notre fig. 65).

colonne d'Arcadius à Constantinople (fig. 66), où apparaît un vaisseau long, armé d'un rostre, à un seul rang de rames, dont on ne peut garantir évidemment la fidélité[417].

LES BÂTIMENTS AUXILIAIRES

Toute marine dispose, à côté de ses unités de combat, de navires de service, de transport, ou même de petits bâtiments de guerre annexes. Ces divers éléments, toujours négligés par les études, n'en sont pas moins fondamentaux, dans la mesure où ils suppléent aux tâches que les vaisseaux «nobles» ne peuvent accomplir. La marine romaine disposait, naturellement, de telles unités, que mentionnent les textes ou les inscriptions. Malheureusement, ces embarcations sont encore moins bien connues que les galères de combat, dans la mesure où elles sont moins fréquemment citées dans les récits d'opérations navales : là aussi la gloire va aux bâtiments de ligne.

On rencontre ainsi des bateaux dont la fonction d'origine n'est pas nécessairement militaire, comme le *phaselus* ou l'*actuaria*, mais qui servent au transport de troupes, lorsque le besoin s'en fait sentir; des bateaux de transport plus spécifiquement militaires comme l'*hippago*; des embarcations diverses de toute taille, armées légèrement, qui permettent les patrouilles, les débarquement de petites unités, telles les *barcae, les lintres, les lusoriae, les musculi*; des auxiliaires des galères de combat comme les *scaphae*. L'archéologie de ces bateaux est évidemment difficile à écrire, dans la mesure où nos sources sont misérables. Seuls quelques maigres renseignements littéraires, les données iconographiques de la mosaïque d'Althiburus sont là pour nous aider, fort rapidement.

On a pourtant fouillé, depuis presque un siècle, d'assez nombreuses embarcations fluviales, mais celles-ci ne sont pas aisément identifiables et il est toujours risqué de leur accoler l'un des noms que nous connaissons par les textes littéraires. Il est hors de question d'examiner ici tous ces vestiges, dont le caractère militaire, la plupart du temps, n'est rien moins qu'évident : les bateaux de

[417] Les noms divers donnés plus tard aux dromons (*chelandion, ousia*, etc . . .) n'apparaissent pas à l'époque qui nous intéresse ici.

Blackfrear ou de County hall, par exemple, sont des navires marchands, bien qu'on les ait quelquefois pris pour des vaisseaux de l'armée. Toutefois, certaines embarcations fluviales récemment découvertes dans un contexte militaire peuvent éclairer les textes littéraires qui mentionnent les bâtiments annexes de la marine romaine.

En Zélande, sur le site de Zwammerdam, ex *Nigrum Pullum*, ont été fouillés, en 1972-1974, plusieurs épaves d'époque romaine[418]. Le site est celui d'un camp militaire, avec un port et des restes de quai, d'où proviennent les vestiges des bateaux découverts, datés de la seconde moitié du deuxième siècle, ou de la première moitié du troisième siècle.

Outre certains troncs monoxyles, la fouille a livré trois bateaux à fond plat, en chêne, de plus de 20 m de long (le plus long mesure 34 m), assez étroits (de 2,80 à 4,40 m), de section presque carrée au centre, trapézoïdale vers les extrémités. Le fond est constitué de lattes placées côte à côte, tandis que le bordé consiste en une seule et même planche (22,40 m × 0,85 m × 0,10 m pour l'un des bateaux), réhaussée par une seconde planche, clouée à clins. Des membrures tendent le bordé et le fond. L'un des bâtiments a révélé une emplanture de mât, constituée par l'évidement d'une des membrures. Il s'agissait vraisemblablement d'un mât de touage. Un gouvernail, long de 5,15 m, large de 1,24 m, prolongé sans doute par une barre franche perpendiculaire, était fixé aux bateaux par des cordages qui passaient dans la pale, sur un des côtés de l'embarcation. Diverses influences, méditerranéennes, celtiques et nordiques se combinent, selon les auteurs de la fouille, dans la construction de ces embarcations[419].

[418] M. de Weerd, *Römerzeitliche Transportschiffe und Einbäume aus Nigrum Pullum/Zwammerdam (Z-H), Vorträge des 10. Internationalen Limeskongresses in der Germania Inferior*, Cologne, 1977, p. 187-198.

[419] Il est hors de question d'étudier ici l'influence possible de la construction navale celtique sur la construction navale romaine, ce qui dépasserait largement notre sujet. Au demeurant, la plupart des formes de navires militaires romains semblent avoir été fixées bien avant la conquête de la Gaule. Dans la mesure toutefois où les Romains ont dû affronter l'Océan, il n'est pas impossible qu'ils aient adapté leurs bateaux longs, sous l'influence de techniques locales, pour les renforcer, mais nous n'en savons rien. Il serait pourtant intéressant de comparer des galères employées dans la flotte de Bretagne et des galères de Méditerranée. C'est malheureusement impossible puisque les fouilles en ce domaine font défaut. Sur la construction navale celtique, on pourra voir D. Ellmers, *Keltischer Schiffbau,*

Ces bateaux, qui n'étaient peut-être pas destinés à la flotte romaine du Rhin, mais qui ont été découverts dans un contexte militaire, peuvent servir de point de comparaison avec ce que les textes nous apprenaient. De telles embarcations à fond plat permettaient, soit de transporter des bagages, soit de transporter des hommes (20/30 au moins) et de s'échouer facilement. Les monuments figurés, toutefois, ne montrent pas de bâtiments identiques.

On peut, à propos de ces grosses barques, songer au texte de Tacite qui raconte la campagne de Germanicus en 16 après J.-C. : *Mille naues sufficere uisae properataeque, aliae breues, angusta puppi proraque et lato utero, quo facilius fluctus tolerarent, quaedam planae carinis, ut sine noxa siderent, plures adpositis utrimque gubernaculis, conuerso ut repente remigio hinc uel illinc adpellerent*[420].

Le même Tacite (*Histoires* V, 21-22) indique que de grosses barques, qu'il nomme *lintres*, étaient en usage dans la flotte de Germanie; on les rencontre, en effet, dans les forces de Civilis, portant 30 ou 40 hommes chacune : *Complet quod biremium quaeque simplici ordine agebantur. Adiecta ingens lintrum uis; tricenos quadragenosque ferunt, armamenta liburnicis solita*. Ces embarcations, essentiellement propulsées à la rame, et exceptionnellement aussi à la voile[421], permettaient, accouplées les unes aux autres, et sans doute surmontées d'un plancher de bois, de créer des pontons et de franchir les rivières[422]. C'est ainsi que se présentent les ponts de bateaux de la colonne trajane ou de la colonne aurélienne, dans lesquels il faut peut-être reconnaître des *lintres* (fig. 67)[423].

RGZM, 16, 1969 (71), p. 73 sqq. Pour une autre barque à fond plat, de type voisin, cf. B. Arnold, *The Gallo-Roman boat from the bay of Bevaix, Lake Neuchâtel, Switzerland, IJNA*, 4, 1975, p. 123-126. Sur les types de bateaux d'époque romaine qui naviguaient sur le Rhin, cf. D. Ellmers, *Rheinschiffe der Römerzeit, Beiträge zur Rheinkunde*, 25, 1973, p. 25 sqq.

[420] Tacite, *Annales* II, 6. Cf. *infra* p. 357 sqq.

[421] Sur les *lintres, Torr* p. 117; *SSAW* p. 333 et 336 pour qui le mot désigne génériquement les embarcations de petite taille. Sur les *lintrarii*, corporations de batelliers sur les fleuves, *Rougé*, p. 192-193. Sur les *lintres* utilisés en rivière, Properce I, XIV, 3-4; César, *BG* I, 12 et VII, 60; Tite-Live XXI, 26.

[422] César, *BG* 1, 12; Ausone, *Idyllia* 12.

[423] On doit aussi signaler l'usage de *rates*, attestés à plusieurs reprises comme barges dans la littérature militaire. Le mot a une origine controversée (*Torr* p. 122;

Le mot n'apparaît plus au Bas-Empire, où il semble remplacé par *barca*, qui indique vraisemblablement une catégorie de bâtiments, plutôt qu'un type précis d'embarcation[424]. Les inscriptions et la *Notitia Dignitatum* signalent des *barcarii*, corps de soldats de marine qu'on trouve sur les lacs de Neuchâtel et de Constance, mais aussi sur mer à Lancaster et en Méditerranée[425]. Ces flottilles de petites unités avaient pour mission d'interdire l'approche des estuaires, de dégager les voies d'eau lacustres si cela était nécessaire, mais aussi sans doute, comme les corporations de nautes, d'assurer le transport des hommes et des bagages pour le compte de l'armée[426].

C'est dans la même catégorie qu'il faut sans doute ranger les *musculi* et les *naues amnicae* que nous connaissons par la *Notitia Dignitatum*[427]. Il s'agit vraisemblablement de très petites embarcations fluviales, capables d'emporter quelques hommes pour interdire des infiltrations de Barbares, ou pour débarquer des patrouil-

E. de Saint-Denis, *Sens et évolution de «ratis» en latin, Les études classiques*, 1946, p. 55-63; *SSAW* p. 217); il s'agit d'un type de navire constitué d'un entrecroisement de branches et de planches, sans doute un radeau (cf. Isidore, *Orig.* XIX, 1, 9), mais le mot, petit à petit, a fini par désigner aussi un véritable bateau. C'est le cas, par exemple, d'une inscription de *Caralis*/Cagliari où un certain Lerius Fronto, marin de la flotte de Misène, parle de son bâtiment «*Mineruia rate*» (*AE* 1964, 103). Le mot désigne clairement une galère. On reconnaît la *ratis* baptisée aussi *ratiaria* ou σχέδιον sur la mosaïque d'Althiburus (*op. cit.* p. 138) où il s'agit d'une barque, mue à la rame, sans doute non pontée, sans préceinte; l'arrière est légèrement recourbé vers le haut, tandis que la proue forme une pointe basse au niveau de la ligne de flottaison. Dans la littérature militaire, le mot désigne toujours des radeaux ou des pontons : ainsi César, *BG* VI, 35 évoque la traversée du Rhin par les Sicambres sur des *rates*; ce sont de telles embarcations accouplées qui permettent d'obstruer le port de Brindes (César, *BC* 1,25-26), ce qu'explique aussi Lucain IV, 420-426 : *Namque ratem uacuae sustentant undique cuppae/quarum porrectis series constricta catenis/ordinibus geminis obliquas excipit alnos* ... On reconnaît là un système voisin de celui des *lintres* accouplés en pontons.

[424] Le mot n'apparaît pas dans le glossaire de *SSAW*. Cf. *Saint-Denis* p. 12. Isidore, *Orig.* XIX, 1, 19 indique qu'il s'agit d'une embarcation destinée à porter les marchandises jusqu'aux quais ou au rivage.

[425] *CIL* VII, 285 et VIII, 21568; *Notitia Dignitatum*, Occ. XXXV, 32 et XLII, 15.

[426] D. van Berchem, *Ebrudunum-Yverdon, station d'une flotte militaire au Bas-Empire, Revue d'Histoire Suisse*, 1937, p. 83-95.

[427] *Notitia Dignitatum*, Or. XXXIX, 35; XL, 36. Il faut sans doute y ajouter les *Plateypegia* (R. Rémondon, *RPh*, 28, 1954, p. 210), connus par la station *Inplateypegiis* de la *Notitia Dignitatum*, Or. XXXIX, 35.

les sur la rive ennemie. On ne saurait préciser davantage l'architecture de ces bateaux[428].

Pour transporter ses chevaux, la marine romaine disposait d'un type d'huissier nommé *hippago* ou, en grec, ἱππαγωγός, bien attesté par divers textes[429]. De tels bateaux existaient déjà dans la marine athénienne du cinquième siècle, où c'étaient des trières, armées seulement d'une soixantaine de rameurs, qui transportaient environ trente chevaux chacune[430]. Le navire figure sur la mosaïque d'Althiburus (fig. 8) : «La destination particulière de cette embarcation explique que la coque soit anguleuse aux deux bouts, écrit P.-M. Duval : afin de ménager la plus grande place possible, on a fait la coque aussi large à l'arrière qu'à l'avant et le fond doit être plat. La forme générale est donc celle d'un chaland, sans gouvernail. Toutefois, ses rames lui permettent de se mouvoir par lui-même»[431]. On remarque une préceinte, mais aucun mât. J. Rougé suppose que ces huissiers, comme ceux du Moyen-Age, étaient munis d'une porte latérale, pour permettre aux chevaux d'embarquer[432]. Sur la colonne trajane (fig. 46), on aperçoit une grosse barge qui transporte des chevaux. Si l'on se réfère à l'architecture des ἱππαγωγοί de la marine athénienne, il doit s'agir là d'un chaland fluvial plutôt que d'un *hippago* au sens strict du terme.

Pour s'éclairer et servir de liaison, les flottes romaines disposent de *scaphae* qui sont dites parfois *exploratoriae* ou *speculatoriae*. Le mot semble venir du grec σκάφη, chaloupe, canot, et évoque donc une petite embarcation[433]. Il peut ainsi s'agir soit de l'annexe qui suit un vaisseau marchand[434], soit un esquif léger utilisé sur les fleuves et dans les ports[435], soit une barque de pêche[436].

[428] Sur les *musculi*, *SSAW* p. 330; *Althiburus* n° 10 (fig. 8) : il s'agit d'une petite barque sans mât, mue à la rame, à l'avant pointu et l'arrière courbe, avec une préceinte le long de la coque. Pour Isidore, *Orig.* XIX, 1, 19, il s'agit d'un petit navire.

[429] Festus p. 101 ; Pline, *HN* VII, 209; Isidore, *Orig.* XIX, 1, 24. Cf. *SSAW* p. 93 et E. de Saint-Denis, *Les types de navire dans l'Antiquité gréco-romaine*, *RPh*, XLVIII, 1974, p. 10-25.

[430] *GOS* p. 248.

[431] *Althiburus* p. 135. Cf. fig 8.

[432] *Rougé* p. 76.

[433] *SSAW* p. 248, notes 93 et 94, et Saint Denis *art. cit.* p. 15 s.v. *scaphula*.

[434] Nonius 535 M : *scaphulae sunt nauiculae quae maiores naues consequuntur.*

[435] Suétone, *Claude* XXXVIII; *Rougé*, p. 48-49, 192.

[436] Justin II, 13.

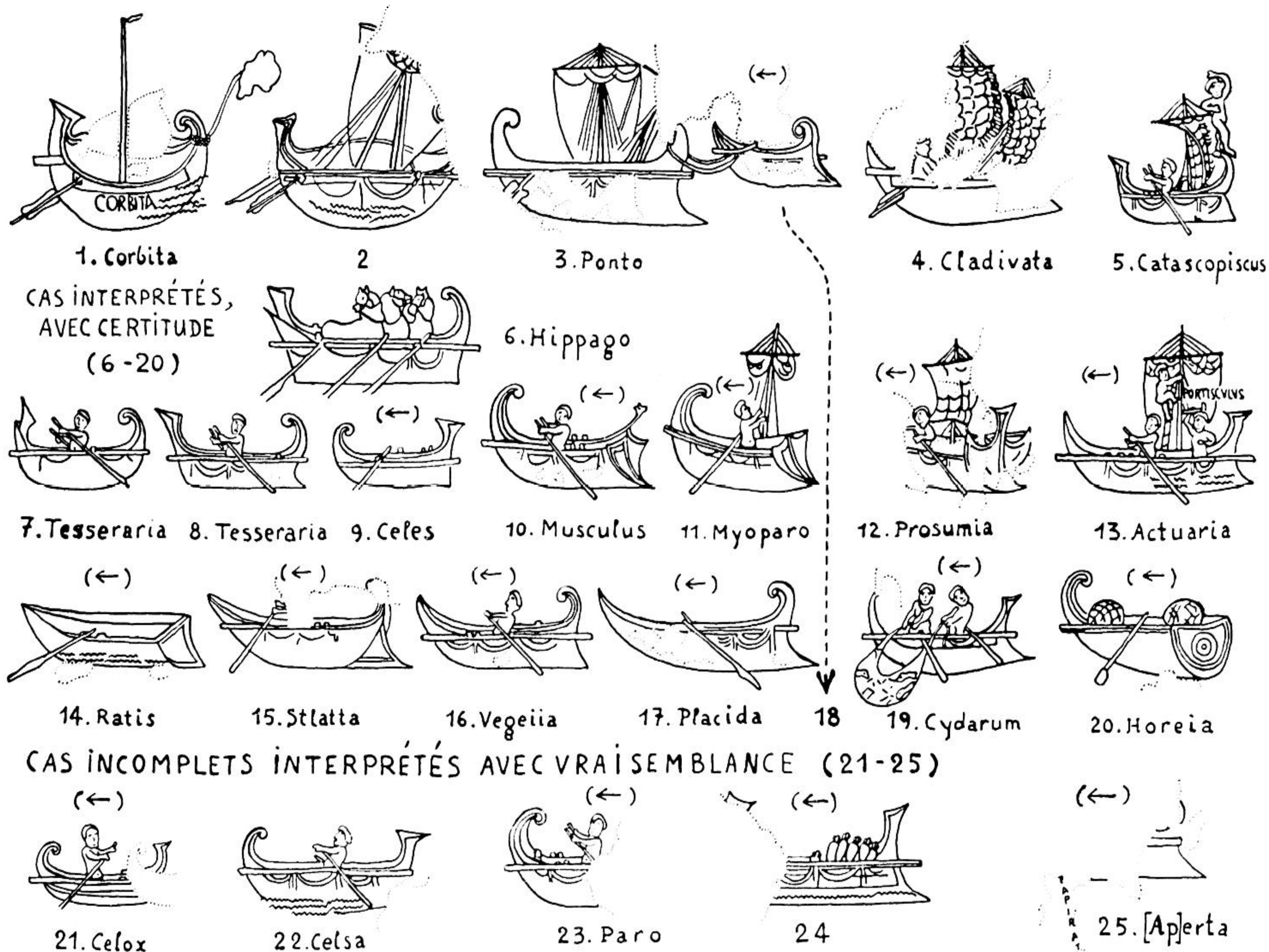


Fig. 8 – Mosaïque d'Althiburus (d'après *SSAW*).

Dans la mesure où il s'agit d'un canot, la taille de la *scapha* peut sans doute varier quelque peu. La seule donnée numérique dont nous disposions provient d'un texte de Végèce, qui lui attribue presque 20 rameurs sur chaque bord, ce qui ne fait pas de la *scapha* une simple barque, mais un gros canot[437]. Toutefois l'usage assez fréquent du diminutif *scaphula* montre que la taille du bateau devait varier. On ne trouve nulle part mention d'un gréément.

L'utilisation militaire des *scaphae* est illustrée par deux textes de César et de Végèce. Chez le premier, qui emploie ces bâtiments en l'absence d'autre navire plus important, il s'agit d'un stratagème qui permet de s'emparer d'une quadrirème pompéienne, grâce à la valeur des soldats césariens embarqués sur des *scaphae*; mais cet usage semble accidentel[438]. En revanche, Végèce attribue à ces embarcations un rôle régulier d'ailleurs double dans l'organisation d'une flotte : ils doivent, en effet, avant le combat, servir d'avisos et accompagner les vaisseaux de ligne[439]; pendant le combat, ces unités légères ont pour mission de se glisser entre les gros navires et de couper leurs amarres de gouvernail, ce qui leur interdit alors de manœuvrer[440]. Cette tactique, assez fréquemment utilisée dans la marine romaine, laisse donc aux *scaphae* un rôle de second plan, certes, mais non négligeable. Pour passer inaperçus, ces bâtiments étaient peints en bleu (Végèce IV, 37).

Il reste enfin à parler d'un bateau qui semble avoir été, à l'époque tardive, particulièrement employé sur les fleuves, et qui constitue l'unité la plus répandue dans les flottilles du *limes*, la *lusoria*.

D'après le *Thesaurus*, le mot proviendrait de *ludere*[441], et évo-

[437] Végèce IV, 37 : *uicenos prope remiges in singulis partibus, quas Britanni picatos uocant.*

[438] César, *BC* III, 24 : *uirtute militum confisus scaphas nauium magnarum circiter sexaginta cratibus pluteisque contexit eoque milites delectos imposuit (Antonius)... Libo quadriremes quinque ad eas misit. Iam ex omnibus partibus subito Antonianae scaphae, signo dato, se in hostes incitauerunt primoque impetu unam ex his quadriremem cum remigibus defensoribusque suis ceperunt reliquas turpiter refugere coegerunt.*

[439] Végèce IV, 27 : *Scafae tamen maioribus liburnis exploratoriae sociuntur.*

[440] Végèce IV, 46 : *Per has (naues) in medio ardore pugnandi peritissimi nautae uel milites cum minoribus scafulis secreto incidunt funes quibus aduersariorum ligata sint gubernacula.*

[441] La bibliographie principale est constituée par l'article *lusoria* du *Thesaurus Linguae Latinae*; *Torr* p. 117; *SSAW* p. 333, 340.

querait un petit bâtiment employé pour les navigations de plaisance, au témoignage même de Sénèque[442]. Nous ignorons tout de la façon dont ce bateau était propulsé, car aucun texte ne nous renseigne ni sur son éventuel gréément, ni sur son système de rames. On peut toutefois inférer de diverses sources que ce type d'embarcation était plus particulièrement employé sur les rivières, et qu'il était mû vraisemblablement à la rame, avec peut-être un mât qu'on pouvait utiliser lorsque le vent était favorable : c'est ce qui ressort de Végèce (IV, 46) dont le texte oppose les vaisseaux longs aux *lusoriae : In Danubio agrarias cotidianis tutantur excubiis lusoriae*.

Aucun document ne nous enseigne toutefois la taille de ces embarcations, que l'on infère généralement d'un passage d'Ammien (XVIII, 2, 12), où l'auteur évoque la façon dont Julien passe le Rhin, dont la rive droite est tenue par les Germains : *Caesar ceteris imperauit tribunis, ut trecentenos pararent cum sudibus milites expeditos... et collecti nocte prouecta impositique omnes quos lusoriae naues quadraginta quae tunc aderant solae ceperunt decurrere iubentur per flumen.* On considère généralement, d'après ce passage, que les *lusoriae* devaient contenir chacune $\frac{300}{40}$ soit 7 ou 8 hommes. La démonstration repose, en fait, sur l'affirmation des éditeurs, qui veulent que *trecentenos* ait, à cette époque, perdu son sens distributif, et n'ait plus que la valeur d'un nombre cardinal. On opposera à ce raisonnement deux constatations : il est tout d'abord surprenant qu'on ait eu besoin de plusieurs tribuns (*ceteris tribunis*, dont le nombre exact n'est pas connu), pour commander seulement 300 hommes. On se demande ensuite pour quelle raison les auteurs anciens, et surtout les constitutions impériales s'occupent à ce point des *lusoriae* s'il ne s'agissait que de vulgaires barcasses, bonnes tout juste à contenir une demi-douzaine d'hommes : le Code Théodosien, en effet, stipule, dans une constitution de 412, la construction de nouvelles *lusoriae*, chaque année, et le remplacement des anciennes[443]. Il en va de même dans une Novel-

[442] Sénèque, *De Beneficiis*, VII, 20, 3 : *Triremes et aeratas non mitterem, lusorias et cubiculatas et alia ludibria regum in mari lasciuentium mittam*. Outre la forme *lusoria*, on trouve en grec λουσώριος et λουσώριον (*P. Oxy*. 1905, 21, 4/5ᵉ s; *P. Ren. Harris* 150, 5ᵉ s; *Sammelb*. 9563, 4ᵉ sᵉ). Ce dernier mot, dans ces papyri, semble évoquer des navires de charge.

[443] Code Théodosien VII, 17, 1 : *De lusoriis Danubii/Impp. Honorius et Theodosius AA. Constanti Magistro Militum per Thracias : Nonaginta recenti fabricatione*

le de 443, puis dans un Rescrit de Justinien[444]. Même s'il est vrai que l'administration de cette époque était très tâtillonne, il est peu probable que les empereurs se seraient préoccupés, à plusieurs reprises, de l'entretien de simples barques. On remarquera, en outre, que l'existence des *lusoriae* est mentionnée à diverses reprises sur les rivières, au Bas-Empire[445]. Certes Végèce (IV, 46) semble les traiter quelque peu par le mépris, mais dans la mesure seulement où il ne s'intéresse qu'à la «grande» guerre sur mer et non aux opérations sur les fleuves. Dans ces conditions, on peut se demander si la traduction du mot *trecentenos* dans le texte d'Ammien est correcte et s'il ne faut pas accorder à ce distributif sa valeur distributive normale. Ce raisonnement interdit sans doute de connaître avec précision le nombre d'hommes qu'une *lusoria* pouvait embarquer à bord, mais il permet de penser que ces embarcations, sans être bien conséquentes, devaient tout de même contenir un équipage suffisamment nombreux pour assurer les patrouilles, le maintien de l'ordre, et les débarquements sur les fleuves du *limes*.

L'intérêt pour ces bâtiments vient d'être relancé par la découverte, à Mayence, d'épaves que certains identifient avec des *lusoriae*. Les vestiges de 9 embarcations du quatrième siècle, en effet, permettent de reconstruire un type de navire léger, à proue et poupe pointues, symétriques, long d'environ une vingtaine de mètres, large d'un peu moins de 3 m (soit une *ratio* L/1 = 6,7). Le bordé était assemblé non selon la technique romaine à *cunei* mais avec des virures jointes «à carvelle». Les varangues ont été installées dans la coque après construction, pour raidir les parois. L'emplanture du mât, taillée dans une varangue, selon une méthode répandue en pays celtique, était placée non au milieu du bateau, mais vers le tiers avant, de sorte que les inventeurs de ces épaves imaginent l'usage d'une voile latine.

contextas, decem his adiectis ex ueterum reparatione lusorias limiti Mysiaco, centum uero decem nouas additis antiquarum instauratione quindecim Scythico, qui in latius diffusiusque porrigitur sub hac deputari condicione sancimus, ut per singulos annos ueterum renouatione curanda quattuor iudiciariae in Mysiaco limite et decem agrarienses in Scythico uero quinque iudiciariae et duodecim agrarienses nouae de integro constructae instrumentis suis uniuersis armatae.

[444] Novelle XXIV, 1 : *Impp. Theodosius et Valentinianus AA. Nonnio Magistro officiorum : castrorum quin etiam ipsis lusoriarumque pro antiqua dispositione curam refectionemque mandamus.* Code Justinien, I, 34, 4.

[445] *Vita Bonosi* XV, en 280; Ammien XVII, 2, 3, en 357; *id.* XVIII, 2, 12, en 359.

L'un des bâtiments (n° 9) a révélé des traces de plat-bord avec des tolets, espacés de 0,96 m, ce qui laissait la place à environ 13 rameurs sur chaque bord. Aucune trace d'éperon n'était visible.

Mise à part l'épave n° 3 plus large, sans doute destinée au transport de voyageurs ou de marchandises, les fouilleurs identifient ces vestiges comme ceux de *lusoriae* que la dendrochronologie permet de dater de la fin du quatrième siècle. Ils rapprochent ces bâtiments de monnaies de Postumus et de Carausius, sur lesquelles apparaissent des navires à proue droite, sans éperon (fig. 68) et d'une mosaïque de Bad-Kreuznach, où se voit le même type d'embarcation, avec un mât placé très en avant[446].

[446] O. Höckmann, *Spätrömische Schiffsfunde in Mainz*, *Arch. Korrespondenzblatt*, 12, 1982, p. 231-250; id. *Antike Welt* 13, 1982, p. 40-47. G. Rupprecht, *Die Mainzer Römerschiffe*, Mainz, 1982.

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

L'étude qu'on vient de lire montre que l'architecture des vaisseaux longs de l'Empire a sensiblement évolué par rapport à celle des galères de l'Athènes classique : la façon de construire la caisse de rames a changé, le gouvernail s'est perfectionné, l'armement s'est sensiblement renforcé, la forme et la décoration du bateau se sont modifiées et ont gagné en fantaisie. De même, on perçoit une évolution entre l'époque du Principat et l'Antiquité tardive dans le domaine de la construction navale : alors que l'on mettait encore en chantier, aux trois premiers siècles de notre ère, des trières, et même des vaisseaux de haut bord, on ne construit plus, à partir du quatrième siècle, que des unités légères, que seules les grandes galères de la thalassocratie byzantine viendront remplacer, bien après la période qui marque le terme de cette étude.

Mais, malgré ces différences de nature technique, on perçoit une parenté évidente entre les trières de l'Athènes classique, les bateaux de l'Empire, et les premiers dromons byzantins. Du point de vue de la construction navale, Actium ne marque aucune rupture avec la période antérieure, mais une lente évolution qui s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'Antiquité, et qui se traduit alors par des équivalences de vocabulaire entre liburne et dromon, familières aux auteurs tardifs.

L'impression qui domine est la persistance de bateaux fortement armés; si le fait paraît normal, à partir du troisième siècle, eu égard au renouveau des entreprises navales, il peut sembler étrange pendant le Principat. Nous aurons ainsi à nous demander pourquoi l'Empire, au plus fort de la paix, entretenait des bateaux cataphractes, avec des tours, de l'artillerie, des soldats embarqués, et même un armement de choc, renforcé par l'adjonction, dans certains cas, d'un éperon secondaire, ou d'un bélier, visibles sur certains monuments figurés. A coup sûr, les galères du Principat n'étaient pas uniquement destinées à la parade : il s'agissait d'unités militaires, soigneusement entretenues et perfectionnées.

On peut se demander, toutefois, quelles étaient réellement les capacités nautiques des bâtiments de combat, sous l'Empire, question importante si l'on veut juger, avec quelque pertinence, de l'intérêt stratégique et tactique des flottes romaines.

Les historiens modernes ont cru très longtemps à la faiblesse des navires antiques : ceux-ci, à cause de la mauvaise maniabilité de leur gouvernail, auraient été incapables de naviguer loin des côtes et de transporter une charge importante; leurs voiles, surtout efficaces aux allures portantes, les auraient empêchés de remonter facilement au vent; les mauvaises connaissances nautiques, l'absence de cartes, auraient fait de chaque voyage une terrible aventure, et les marins antiques, en proie à une légitime terreur devant la force des éléments, auraient hésité à affronter la haute mer et à naviguer la nuit[1].

Ces idées reçues ont heureusement été combattues avec quelque succès depuis plusieurs années, grâce surtout aux découvertes de l'archéologie sous-marine; on ne croit plus guère à l'infériorité du gouvernail antique, dont on vante au contraire, de nos jours, la grande souplesse[2]; les tonnages antiques sont réévalués en hausse, et l'on admet aujourd'hui que les bateaux du dernier siècle de la République, et sans doute aussi du Principat, ont été les plus gros porteurs que le monde ait connus jusqu'à la révolution navale du dix-neuvième siècle[3]. Non seulement on naviguait la nuit, mais on n'hésitait pas à entreprendre des traversées hauturières, voire à affronter l'Océan et ses périls[4], malgré l'absence de bonnes cartes. Les bateaux de l'annone accomplissaient régulièrement leurs trajets vers Rome, sans plus de difficulté que la navigation n'en connut jusqu'à l'aube des temps modernes.

Si ces conclusions sont désormais acquises et admises même par les plus sceptiques, il n'en va pas toujours de même quand on considère les galères antiques, particulièrement à l'époque romaine. Le Romain est généralement tenu pour mauvais marin, détestant la mer, à l'inverse du Grec, marin né. Ces clichés, dont la

[1] Notamment Cdt Lefebvre des Noëttes, *De la marine antique à la marine moderne*, Paris, 1935.

[2] P. Pomey, P. Gianfrotta, *Archeologia subacquea*, *op. cit.* p. 278.

[3] *Rougé*, p. 31-107. Idem, *La marine dans l'Antiquité*, Paris, 1975. Sur le tonnage des navires, P. Pomey, A. Tchernia, *Le tonnage maximum des navires de commerce romains*, *Archaeonautica*, II, 1978, p. 233-251.

[4] Sur la navigation dans l'Atlantique, M. Reddé, *MEFRA*, 1979, I, p. 481-489.

fausseté est éclatante (que l'on songe aux Spartiates) sont renforcés par l'idée que les galères antiques naviguaient mal, et devaient être tirées au sec tous les soirs; à peine prises dans un grain, elles devenaient le jouet des éléments, au risque d'un naufrage.

Certes, la crainte de la mer n'est plus, sous l'Empire, celle qui affectait les compagnons d'Ulysse, pour qui toute traversée hauturière représentait un péril; ce que Virgile écrit des dangers qui guettent le marin appartient bien souvent au «topos» littéraire, plus qu'à la réalité nautique contemporaine[5]. Mais il est vrai que la conception même des galères antiques les rendait moins aptes que les vaisseaux ronds à se mesurer aux éléments : plus longs et plus fins, les bâtiments de guerre étaient, par la même occasion, plus fragiles; plus légers, ils supportaient moins bien le fort clapot ou le gros temps. Ils étaient en outre soumis à une série de contraintes, dont ils pouvaient difficilement s'affranchir.

Contraintes climatiques, d'abord. Ecrivant son traité d'art militaire, Végèce rappelle qu'on ne peut se battre que sur une mer parfaitement tranquille, où le vent ne vient pas déranger les combattants, où le courant n'est pas trop fort : nécessaire rappel des limites qui affectent la disponibilité opérationnelle des flottes antiques[6]. Quoique moins dépendantes du vent, en principe, que les bateaux de commerce, les galères n'étaient pas totalement affranchies de ses servitudes : quand il n'y en avait pas, il fallait faire ramer la chiourme, ce qu'on ne pouvait ordonner sans cesse, à moins de fatiguer outre mesure les hommes. Il était rare, en effet, de voir un vaisseau marcher à l'aviron, avec son équipage au complet, car celui-ci eût été vite épuisé : on faisait nager à tour de rôle tous les bancs de la chiourme, qui se relayaient, et le plus souvent, on essayait d'aller sous voile[7]. Mais quand il y avait trop de vent, il fallait recourir aux rames et suivre la côte, seul moyen de préserver le bateau[8]. L'hiver, la navigation était fortement ralentie, sinon tout à fait arrêtée; on connaît certes des opérations militaires qui eurent lieu pendant la mauvaise saison, mais il s'agissait d'entreprises hasardeuses et courageuses, dans lesquelles on ne se

[5] E. de Saint-Denis, *Le rôle de la mer dans la poésie latine*, Paris, 1935.

[6] Végèce IV, 42-43.

[7] *SSAW* p. 280; *GOS* p. 309-311.

[8] C'est ce qui ressort d'un passage de Cicéron (*Att.* XVI, 6); l'orateur, allant de Pompei à Vibo sur un actuaire de 20 rames, raconte qu'il a fait une bonne navigation à la voile, parce qu'il n'y avait pas encore de vent fort. Cf. *SSAW* p. 280.

lançait qu'en cas d'absolue nécessité, car la mer était, en principe, fermée d'octobre à avril[9].

Ces contraintes climatiques expliquent naturellement quelques catastrophes, comme celle qui affecta la flotte de Misène, sous Néron, au large des côtes de Campanie : surprise par un grain violent, une partie de l'escadre fut drossée à la côte, et détruite[10], témoin, s'il en était besoin, du péril que couraient en permanence les marins.

Contraintes géographiques, aussi. Quoique l'on répète assez souvent qu'en Méditerranée on ne perd jamais la terre de vue, rien n'est en réalité plus faux, et la navigation était d'autant plus difficile qu'on ne possédait ni carte exacte, ni boussole. Y suppléaient, plus ou moins bien, la science des astres, l'expérience du marin, sa connaissance des lieux, et quelques portulans comme le *Stadiasmus Maris magni* ou le Périple du Pont-Euxin, sortes d'instructions nautiques qui servaient surtout pour les atterrages, non pour la navigation proprement dite. Dans ces conditions, il est normal que les vaisseaux longs aient peu aimé s'éloigner des côtes. On aurait tort, toutefois, d'imaginer qu'ils n'entreprenaient jamais de traversées hauturières : César transporta sur des galères toute son armée de Chypre à Alexandrie, directement, sans suivre la côte[11]. L'inconvénient était d'obliger la chiourme à passer la nuit en mer, et donc à dormir sur ses bancs, puisqu'il n'y avait pas d'autre place à bord : on comprend qu'on ne puisse mener les hommes à un tel régime pendant trop longtemps, à moins d'arriver avec un équipage épuisé, et, éventuellement, impropre au combat.

Contraintes humaines, enfin, et non des moindres. Comment, en effet, ravitailler la chiourme, une fois en mer? Alors que les navires de commerce pouvaient embarquer une assez grande quantité d'eau et de nourriture, pour une longue traversée, d'autant plus facilement que les hommes y étaient en général moins nombreux, les 200 hommes d'une trière devaient emporter, dans un espace beaucoup plus réduit, un ravitaillement pour un équi-

[9] *SSAW* p. 270, n. 3 Cf. Thucydide II, 69; III, 88; IV, 50. Cf. E. de Saint-Denis, *Mare clausum*, *REL*, 25, 1947, p. 196-214, avec des exemples tirés de la littérature latine. J. Rougé, *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, *REA*, 54, 1952, p. 316-325. Végèce IV, 39 rappelle combien il est périlleux de naviguer l'hiver, à cause, surtout de la mauvaise visibilité aussi bien diurne que nocturne.

[10] Tacite, *Annales* XV, 46, 4.

[11] Appien , *BC* II, 89.

page plus important : il est clair que leur capacité opérationnelle s'en trouvait affectée, leur rayon d'action raccourci. Que dire alors des expéditions de grande envergure, comme celle que Bélisaire emmena à la reconquête de l'Afrique? Procope nous raconte, à ce propos, que la nourriture des hommes était constituée de pain cuit, sorte de biscuit qui ne devait pas moisir : difficile, en effet, de faire la cuisine en mer, ce qui explique la fréquence des escales de l'expédition. Mais par suite de l'avarice, ou plutôt, selon Procope, de la malhonnêteté de Jean de Cappadoce, le pain, mal cuit, se désagrégea rapidement, puis moisit ; une grande partie de l'équipage tomba malade et il fallut relâcher[12]. De tels incidents ne devaient pas être rares; Procope nous raconte d'ailleurs que, lors de la même expédition, l'eau à son tour vint à croupir, de sorte qu'il fallut encore toucher terre[13]. Arrivée en Sicile, l'escadre dut de nouveau se ravitailler[14]. Autant dire qu'une flotte de guerre ne pouvait agir sans faire fréquemment escale, ce qui justifie, pour l'époque impériale, la présence d'un nombre important de bases[15]. En outre, comme le remarque J. Taillardat (pour l'époque grecque classique) l'obligation de garder le contact avec la terre interdisait de pratiquer un blocus naval efficace, quand on n'avait pas soi-même de base proche[16] : ainsi les Pompéiens furent incapables d'interdire aux escadres de César la traversée du canal d'Otrante; bien plus, c'est eux qui, privés de points d'appui, parce que leurs adversaires tenaient les côtes d'Epire, se trouvèrent bien vite incapables d'opérer avec efficacité[17].

[12] Procope III, XIII, 12-20. L'existence de ce pain recuit est attestée par Pline, *HN* XXII, 138 : *uetus aut nauticus panis tusus atque iterum coctus*. Sur ce point, les marins semblent moins bien partagés que l'armée de terre : cf. R. W. Davies, *The Roman military diet*, *Britannia*, 2, 1971, p. 122-142.

[13] *Ibid.* 23-24.

[14] *Id.* III, XIV. L'absence de nourriture carnée à bord paraît évidente à la lecture des rapports de fouilles sous-marines, dans lesquelles peu d'ossements animaux sont en général trouvés. A cet égard, l'épave de Marsala constitue une exception car les ossements animaux y étaient plus abondants (cf. *Frost* p. 63 sqq).

[15] Ainsi s'explique, par exemple, que la puissance navale d'Athènes ait été fondée autant sur la possession des îles de l'Egée que sur le nombre et la qualité de ses vaisseaux.

[16] J. Taillardat, *La trière athénienne et la guerre sur mer. Problèmes de la guerre en Grèce ancienne*, sous la direction de J.-P. Vernant, Paris, 1968, p. 183-205.

[17] César, *BC* III, 15 : « Bibulus était en station au milieu de sa flotte devant Oricum, et, s'il fermait à César la mer et les ports, d'autre part tout le littoral de la région lui était fermé à lui-même. César avait en effet disposé des postes qui

Enfin, les vaisseaux longs, plus que d'autres, peut-être, ont besoin d'aller fréquemment en cale sèche : souvent tirés au sec, notamment à chaque escale, sauf les bâtiments les plus lourds[18], leurs fonds se disjoignent facilement, et leur sentine s'emplit d'eau; c'est aussi pour n'avoir pas fait relâche depuis trop longtemps que les bateaux Perses, alourdis, montés par des équipages fatigués d'être en mer, furent vaincus à Salamine[19].

Toutefois, on aurait grand tort de croire à une tare irrémédiable des vaisseaux antiques, car ces limites à la navigation ne sont pas différentes ni plus graves, au fond, que celles qui affectaient les galères de Venise ou de Louis XIV. La comparaison avec ces marines est d'autant plus fructueuse que nous possédons très peu de sources sur les flottes romaines, alors que nous en manquons moins sur celles de l'époque moderne. Un passage de Chateaubriand montre, par exemple, qu'en 1806, les galères qui subsistaient encore à Malte ou en Orient restaient au port pendant tout l'hiver[20]. Il en allait de même sous Louis XIV, puisque la campagne durait en général quatre mois, au maximum six[21]. D'ailleurs, lorsque le service était aussi long, on devait affronter un supplément considérable de dépenses par rapport à une année normale, où le service était plus court[22]. Nous voyons même, en 1671, les galères de Louis XIV retenues au port par le mauvais temps pendant une dizaine de jours[23]. Tout cela n'est guère éloigné de la réalité de l'époque romaine.

tenaient toute la côte et qui ne permettaient aux ennemis ni de se ravitailler en bois et en eau douce, ni d'amarrer à terre leurs vaisseaux. La situation était très difficile, et une disette extrême des choses les plus nécessaires les accablait, au point qu'ils étaient obligés de faire venir non seulement tout le reste des approvisionnements, mais même le bois et l'eau de Corcyre, sur des navires de transport. Et il arriva même un moment où, à cause du temps trop mauvais, on dut recueillir sur des peaux dont on avait couvert les navires la rosée de la nuit».

[18] Arrien, *Périple du Pont Euxin*, 6. Les bateaux sont tirés au sec, sauf la trière, trop lourde, qui reste *in salo*.

[19] Il est certain que la présence de préceintes (*supra* p. 25) sur la coque des bateaux longs a pour but de pallier cet inconvénient.

[20] *Itinéraire de Paris à Jérusalem*, 1811, p. 157, cité par F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1966², I, p. 228.

[21] J. Cordey, *Correspondance de Louis-Victor de Rochechouart, Comte de Vivonne, général des galères de France pour l'année 1671*, Paris, 1910, p. 25, 32, p. 96-97.

[22] *Id.* p. 51.

[23] *Id.* p. 67.

Quant à la navigation, elle n'est pas sensiblement différente, au dix-septième siècle, de ce qu'elle était dans l'Antiquité : les bateaux du Roi relâchent normalement à terre tous les soirs, tant pour ravitailler l'équipage que pour le laisser dormir. Ils suivent les côtes, autant qu'ils le peuvent, et hésitent à «faire canal», entreprise toujours hasardeuse, à laquelle on ne se résout pas sans de bonnes raisons, après s'être bien préparé[24]. Remarquons que les batailles navales, jusqu'à l'époque contemporaine, ont toujours lieu bien près d'une côte : Lépante, La Hougue, Trafalgar, pour ne citer que les plus célèbres.

La raison principale de cette prudence, comme dans l'Antiquité, réside toujours dans la crainte qu'on a de manquer de vivres; tel est, en effet, le souci principal de l'Amiral : pour cuire le pain à terre, il faut emporter du bois et des briques[25]. En mer, on dispose d'une cambuse, mais elle pèse un poids considérable et retarde la marche des vaisseaux[26]. Normalement, quand on «fait canal», on se contente de viande salée, de poisson, de biscuits[27], avec 50 jours de vivre d'avance[28]. L'eau est un véritable problème, et nous voyons par exemple Alessandro Contarini, amiral des galères de Venise, critiquer la distribution à la chiourme de la soupe de légumes, car ce mets consommait une quantité d'eau trop considérable[29].

Par rapport à l'Antiquité, la vitesse des galères modernes ne semble pas non plus avoir considérablement augmenté; selon les calculs que l'on peut faire, elle tournait autour de 4,5/5 nœuds maximum, à passe vogue (à pleine vitesse), mais n'était plus probablement que de 2/2,5 nœuds en vogue à durer[30]. Or ce sont, à

[24] *Id.* p. 71, par exemple. «Faire canal» signifie entreprendre une traversée hauturière, entre deux points éloignés.

[25] *Id.* p. 53; 69.

[26] *Id.* p. 54.

[27] *Id.* p. 55.

[28] *Id.* p. 54. Il s'agit là, toutefois très vraisemblablement, d'un progrès par rapport aux capacités d'emport, dans l'Antiquité.

[29] A. Tenenti, *Cristoforo da Canal, La marine vénitienne avant Lépante*, Paris, 1962, p. 104.

[30] On estimait au dix-huitième siècle la vitesse maximum des galères à 4,5 noeuds, dans des conditions optimales, pendant une heure; après quoi, la vitesse moyenne baissait jusqu'à 2/2,5 noeuds (cf. *MM*, LXVI, 1980, p. 372). Ces indications sont révisées en hausse par M. Fourquin (*MM*, LXVII, 1981, p. 386) sur la foi d'un passage de Barras de la Penne, commandant des galères royales sous Louis XIV; le

peu près, les chiffres qu'on peut obtenir pour l'Antiqutié. Il est évidemment impossible d'arriver à des calculs certains et totalement fiables; en outre, les vitesses acquises sont fonction de la force et de la direction du vent, de l'état de la mer, des courants, des qualités nautiques des bateaux. Quoi qu'il en soit, les vitesses moyennes des flottes vont de 0,9 nœud, avec vent défavorable, à 4,5 nœuds, avec vent favorable[31]. Rappelons qu'il s'agit de la vitesse d'escadres, nécessairement ralenties par les vaisseaux les plus petits. En revanche, des bateaux isolés pouvaient aller plus vite : Paul-Emile semble avoir établi une sorte de record avec 8 nœuds entre Brindes et Corcyre[32]. Les bons bâtiments étaient donc à peu près aussi rapides que les galères de Louis XIV. On constate que, globalement, les vaisseaux militaires romains ne présentaient pas d'autres infériorités que celles de leur époque, défauts qui furent ceux des marines traditionnelles jusqu'à l'invention des grands voiliers. Par rapport à ce que seront plus tard les galères de Malte ou de Venise, les Romains disposaient d'un instrument assez sensiblement identique. C'est à l'aune de cette observation qu'il faut, évidemment, juger la politique navale de l'Empire. Les limites inhérentes à la nature des bateaux longs imposaient un réseau de bases, donc le contrôle des terres, car le rayon d'action des flottes antiques était insuffisant pour leur permettre d'opérer longtemps loin de leurs ports. Les contingences matérielles les plus ordinaires, comme le souci de la nourriture ou de l'eau, les servitudes les plus communes interdisaient de tenir la mer pour de longues périodes. Nous aurons à nous souvenir de ces considérations, lorsque nous voudrons juger à la fois la nature des missions confiées aux escadres romaines et la politique navale de l'Empire[33].

calcul fait par Barras de la Penne est de 6 milles par heure, mais la mesure est incertaine; autre estimation, un peu plus basse, dans *MM*, LXVIII, 1982, p. 101 : 5,3 noeuds. Il s'agit, de toute façon, de vitesses maximales, dans de bonnes conditions.

[31] *SSAW* p. 292-296.

[32] Tite-Live XLV, 41, 3; calcul effectué par *SSAW* p. 292. n. 94.

[33] Cf. A. W. Gomme, *A forgotten factor of Greek naval strategy*, *JHS*, LIII, 1933, p. 16-24.

DEUXIÈME PARTIE

LES PORTS

QU'EST-CE QU'UN PORT MILITAIRE?

Etudier l'infrastructure du système naval romain suppose naturellement qu'on établisse une carte des ports que la marine impériale a utilisés au cours de son histoire. Le propos n'offre pas seulement un intérêt topographique : décrire l'implantation des bases de la flotte romaine, c'est en même temps décrire ses intentions stratégiques, sa politique, ses forces et ses faiblesses.

Comment doit-on définir la notion de «port militaire»? Dira-t-on qu'il s'agit des bases proprement dites de la marine, de ses dépôts, ou s'agit-il de l'ensemble des escales où elle fait relâche et peut trouver à se ravitailler? L'intérêt de cette question n'est pas seulement théorique, car sa réponse conditionne la recherche. Une flotte a besoin, en effet, de différentes sortes d'abris : ses ports d'attache, dépôts de marins, de matériel, de navires, où les bateaux reviennent après une mission; mais aussi toutes les escales où un bâtiment, parcourant une route donnée, peut relâcher pour se ravitailler, changer d'équipage, se reposer, attendre les ordres, s'abriter du mauvais temps, réparer des avaries, se joindre à un convoi, accomplir tous les actes de la vie maritime, qui ne se conçoit pas sans un réseau de bases à terre. Or ces escales ne sont pas nécessairement des ports «militaires», dans l'acception courante du terme, c'est à dire des bassins réservés à l'usage exclusif de la flotte de guerre. Les marines ne peuvent, en effet, se permettre d'entretenir partout des arsenaux, ce qui serait trop coûteux; lors de leurs missions, les bâtiments militaires antiques devaient toutefois relâcher fréquemment, ce qui leur imposait d'utiliser les escales commerciales qui se trouvaient sur leur route. Tout port «civil» pouvait donc devenir temporairement un port de guerre, en accueillant des navires de combat.

On ne peut donc définir les ports militaires de façon trop restrictive, en ne considérant que les bases véritables des flottes, car les escales commerciales qui accueillaient régulièrement les bâtiments militaires antiques doivent être intégrées dans l'étude du

réseau portuaire dont disposaient les escadres romaines. Tout port où relâchait une galère antique doit donc être pris en compte dans notre recherche, même si nous sommes certains que les états-majors antiques n'y entretenaient pas de détachement permanent[1].

On touche pourtant ici, une fois de plus, au grave problème des sources de notre enquête. Comment distinguer, en effet, dans les maigres renseignements qui sont les nôtres, les ports où les vaisseaux de guerre relâchent de façon temporaire et accidentelle, des escales régulières et de routine? Il arrive bien souvent, en effet, que les indications dont nous disposons soient isolées: tel auteur signale par exemple la présence de bateaux militaires dans tel port à un moment donné; lorsque le renseignement n'est pas confirmé par d'autres sources, faut-il compter ou non l'escale en question dans le réseau de bases régulières de la marine romaine?

La question se pose notamment à propos des sources épigraphiques; on a souvent fait remarquer que la présence d'une ou même de plusieurs inscriptions de marins, à un endroit donné, ne témoignait pas forcément de l'existence d'un port militaire, car les textes épigraphiques, généralement des épitaphes funéraires, peuvent attester simplement l'existence d'une escale de hasard: un matelot peut mourir en mer et être enterré à la première occasion, sans que son bâtiment rejoigne une base habituelle de la flotte[2].

Il nous semble toutefois, eu égard aux réflexions par lesquelles nous commencions ce chapitre, que ces remarques ne tiennent pas compte de ce qu'est la complexité d'un réseau maritime. On peut dire, au contraire, que toute mention, littéraire et épigraphique d'un port où font relâche une flotte ou un bâtiment militaire est significative; non pas qu'on doive, immédiatement, conclure à l'existence d'une «base» permanente, avec une infrastructure pro-

[1] La question des grandes escales maritimes à travers le monde a fait l'objet d'un colloque de la société d'histoire maritime et de la société J. Bodin. Malheureusement le problème des escales militaires n'a guère été abordé au cours de ces travaux. Pour une typologie des escales, voir J. Gilissen, *Une typologie des escales, Les grandes escales, Recueil de la société J. Bodin*, XXXIV, Bruxelles, 1974, p. 714.

[2] *Starr* p. 27 n. 21 critique l'opinion de O. Fiebiger, qui reconnaissait un port militaire partout où se trouvait une inscription de marin. Cf. aussi G. Jacopi, *La classis Ravennas, art. cit.* p. 532; Forni, *Sull'ordinamento ed impiego della flotta di Ravenna, Convegno Classe 1967*, p. 275 n. 52.

pre à la marine de guerre; mais ces renseignements sont indispensables pour décrire un *réseau* portuaire dans lequel évolue une force navale, de façon régulière ou intermittante : par exemple, la présence d'inscriptions de la flotte de Misène à Cyzique n'atteste peut-être pas que l'escadre campanienne disposait, à cet endroit, de détachements permanents : une enquête sur le terrain pourrait seule nous renseigner sur ce point, mais, malheureusement, les fouilles de ports militaires antiques, tout particulièrement à l'époque impériale, sont rares[3]. Pourtant la présence à Cyzique de la flotte de Misène, présence assez régulière pour que plusieurs sources la mentionnent, invite à s'interroger sur la raison de ces escales fréquentes, et sur le rôle de ce port dans le dispositif naval romain. Nous ne chercherons donc pas, dans les pages qui vont suivre, à étudier uniquement les grandes bases de la flotte impériale, mais à repérer l'ensemble des escales où relâchaient les bâtiments de guerre, avec la certitude que ce réseau, et ses variations dans le temps, sont significatifs d'une politique navale.

Les divers emplacements portuaires.

Les exigences de la politique augustéenne, a-t-on écrit, «déterminèrent le choix de positions géographiques, les emplacements naturels capables d'accueillir (les forces navales), et fixèrent aussi, dans leurs grandes lignes, les infrastructures qui permettaient d'obtenir le meilleur service... On créa ainsi des ports à usage exclusivement militaire... généralement constitués de deux bassins»[4].

Autant dire tout de suite que cette image idéale paraît être une vue de l'esprit, non seulement parce que, nous le verrons, la politique navale de Rome ne s'est pas faite en un jour, mais aussi

[3] La plupart des monographies sur les ports de Méditerranée sont anciennes et reposent sur de très vieilles connaissances (Cf. E. Ardaillon, *Quomodo Graeci colocaverint portus atque aedificaverint*, Lille, 1898). La monographie d'ensemble la plus «récente» sur le sujet reste l'ouvrage de K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres, Klio*, Beih. XIV, Leipzig, 1923. Il y a eu certes, depuis cette époque, d'assez nombreuses études de détail, mais pas de travail d'ensemble. Au demeurant, tous les travaux ont presque toujours concerné les ports de commerce; les quelques ports militaires fouillés sont d'époque grecque ou hellénistique, jamais d'époque romaine, sauf Fréjus.

[4] M. Bollini, *Antichità classiarie, op. cit.* p. 44-46; *id.* p. 59.

parce que l'examen, même rapide, des installations portuaires prouve exactement le contraire[5].

La création de ports exclusivement militaires est extrêmement rare dans l'Antiquité, ce qui explique peut-être qu'il n'existe pas de vocable grec ou latin pour désigner de telles installations[6]. L'ou-

[5] Sur la politique navale de l'Empire et ses variations, *infra* p. 456 sqq.

[6] La terminologie portuaire a été étudiée à plusieurs reprises et il n'est pas question d'en reprendre ici une étude exhaustive, qui n'intéresse pas directement notre sujet. Pour *Rougé* p. 107-119, la terminologie grecque est beaucoup plus riche que la terminologie latine; on constate que certains termes (*emporium*, gr. ἐμπόριον, ἐπινείον) ont une signification économique et non topographique; d'autres termes (σάλος *salum*, ἀγκυροβολίον, αἰγιάλος, *plaga; -ia*, ainsi que les formes tirées de δρόμος, ἀποδρομή, ἐπιδρομή, ὑποδρομή, ὑπόδρομος) désignent des formes inférieures de ports qui n'entrent pas directement dans notre propos; il s'agit, dans le cas de la marine de guerre comme dans celui de la marine de commerce, de solutions de fortune, qu'on utilise quand il n'y a pas de port ou qu'on est surpris par la tempête : ainsi Arrien, dans le *Périple du Pont Euxin*, indique-t-il qu'à l'arrivée d'un coup de vent, les petites embarcations sont tirées au sec, sur la plage, tandis que la trière, trop lourde sans doute, est laissée *in salo* : αὕτη γὰρ πέτρᾳ τινὶ ὑφορμοῦσα ἀσφαλῶς ἐσάλευε (Arrien, *Geographi Graeci Minores*, ed. Müller, 1885, I, p. 372, 6).

Les termes d'ὅρμος et de *statio*, quoique non synonymes, finissent par prendre, à l'époque impériale au moins, des significations voisines; l'ὅρμος désigne dans le *Stadiasme* toute une série de ports d'importance diverse, qui peuvent abriter soit d'un, soit de plusieurs vents, accueillir soit les petites embarcations, soit les plus gros transports; le mot peut ainsi prendre une grande extension, et même désigner les bassins du grand port de Pouzzoles (Strabon V, 4,6). *Statio* paraît prendre aussi une telle pluralité de sens : il s'agit tantôt d'abris naturels plus ou moins aménagés (César, *BC* III, 8), tantôt d'escales où les navires peuvent hiverner, ce qui suppose une organisation économique, mais pas d'infrastructures importantes (Servius, *ad Aen.* II, 23; Isidore, *Origines*, XIV, 8, 39-40), tantôt un véritable port fermé et équipé. Contrairement à ce qu'affirme en effet *Rougé*, p. 117, on ne peut opposer radicalement *portus* et *statio* dans un passage d'Ulpien, *Dig.* L, 16, 59 : «*Portus appellatus est conclusus locus, quo importantur merces et inde exportantur : eaque nihilominus statio est conclusa atque munita; inde angiportum dictum est*». J. Rougé traduit ainsi : «On appelle port un lieu fermé où sont importées et d'où sont exportées les marchandises; ce que l'on appelle station n'est en rien fermé ou équipé; c'est de là que l'angiportus tire son nom». Il n'est pas d'exemple en latin où *nihilominus* prenne une signification négative; le mot signifie toujours «en rien moins». De sorte que la phrase signifie clairement que la *statio* est *conclusa* et *munita* au même titre que le port : «On appelle port un lieu fermé où sont importées et d'où sont exportées les marchandises; la *statio* est tout autant fermée et équipée; c'est pourquoi on l'appelle angiport». Les deux termes les plus fréquents pour désigner le port sont ceux de λιμήν en grec, et de *portus* en latin. Ces mots ont, en eux mêmes, une certaine ambiguïté, puisqu'ils peuvent évoquer aussi bien l'installation portuaire, au sens topographique, que prendre un sens économique : c'est ainsi que les

vrage de K. Lehmann-Hartleben, quoique ancien, reste sur ce point parfaitement à jour; il montre clairement que les ports de l'époque archaïque, classique ou même hellénistique, autant qu'on puisse le savoir, n'ont jamais dissocié totalement activités militaires et civiles; tout au plus peut-on constater qu'à la période classique, un des bassins du port, ou une de ses rades naturelles, se spécialisent dans la fonction guerrière, mais il ne s'agit nullement d'un phénomène général. Même au Pirée, par exemple, où les bassins sont nettement individualisés, le port est conçu comme un tout, qui se traduit d'ailleurs par le toponyme du Pirée, commun à l'ensemble de la zone portuaire. Autrement dit, la création de

deux vocables désignent tantôt une simple rade, tantôt la forme supérieure du port, avec son organisation complexe : Alexandrie ou Ostie, par exemple.

On pourra ajouter à cette liste la terminologie de G. Uggeri, *La terminologia portuale romana e la documentazione dell'Itinerarium Antonini, Studi Italiani di Filologia classica*, XL, 1968, p. 225-254. Mais certains des vocables relevés par cet auteur désignent difficilement un port artificiel; c'est le cas de *fossa*, de *promuntorium*, de *traiectus*, de *uada*, de *baiae* et de *cala*, ces deux derniers mots désignant uniquement des refuges naturels; quant aux autres termes que relève G. Uggeri, ils sont eux aussi discutables : *cataplus*, au dire même du *Thesaurus*, est employé essentiellement en poésie, en fin d'hexamètre, pour des raisons rythmiques évidentes; ce n'est de toute façon pas un terme latin. *Gradus*, qui indique l'embouchure d'un fleuve ou d'une lagune dans la mer, ne prend le sens de port que pendant le haut Moyen-Age; il en va de même d'*ostium*, qui indique la bouche d'un fleuve, non un port au sens strict. Quant à la *plaga*, il s'agit, par définition, d'un lieu qui n'est pas un port. On ne peut donc ajouter à la liste de J. Rougé que *positio* qui n'apparaît d'ailleurs que dans l'*Itinerarium maritimum* de Rome à Arles, et qui, de l'avis général, est vraisemblablement mis pour le terme technique *statio* (cf. R. Lugand, *Notes sur l'itinéraire maritime de Rome à Arles, MEFR*, XLIII, 1926, p. 124-139).

De cette brève étude ressort le fait qu'il n'existe aucun terme propre pour désigner le port militaire, ni en latin, ni en grec, à la différence des langues modernes (fr. port de guerre, port militaire; all. Kriegshafen; ang. naval port; it. porto militare). Lorsque les écrivains veulent désigner le port militaire d'une ville, ils emploient précisément λιμήν ou *portus* : c'est le cas de Zosime III, 2, 3, lorsqu'il évoque la construction, par Julien, d'un port militaire à Constantinople; c'est le cas de *Classe*, λιμήν de Ravenne pour Procope VI, XXIX, 25. On pourrait citer bien d'autres exemples. En latin, on se rappellera les installations d'Agrippa sur l'Averne et le Lucrin, typiquement et strictement militaires, appelées *Portus Iulius*. Seul Strabon échappe à la règle, en évoquant *Forum Iulii* sous le terme de ναύσταθμον. Mais il s'agit d'un mot rare, plutôt littéraire que technique. L'absence de vocable spécialisé indique donc clairement que les Anciens ne considéraient pas le port militaire comme distinct du port de commerce.

bases navales propres à la marine de guerre, en dehors de tout complexe portuaire préexistant, est extrêmement rare dans l'Antiquité[7]. Les seuls exemples qu'on puisse citer sont précisément ceux du *Portus Iulius* et de Misène; celui de Ravenne n'est pas probant car la lagune accueillait tout autant les bateaux de commerce que ceux de guerre[8]; celui de *Forum Iulii* ne l'est pas davantage, car le port existait vraisemblablement avant que la flotte vînt s'y installer, et rien ne nous indique d'ailleurs que seules des activités militaires y étaient exercées[9]. On ne saurait, dans ces conditions, considérer le *Portus Iulius* et Misène comme des modèles; ils sont au contraire les exceptions à la règle qui veut que la plupart des bases navales de l'Antiquité étaient aussi des ports de commerce.

Dans ces conditions, établir une typologie des ports de guerre revient en même temps à établir une typologie des ports civils. Il est possible, comme on l'a dit[10], que Misène ait été choisie en remplacement du *Portus Iulius* parce que la rade et le lac de Misène reproduisaient assez exactement les conditions naturelles du *Portus Iulius*, c'est à dire la présence d'un lac interne (l'Averne) doublé d'une lagune ouverte sur la mer (le Lucrin). Encore y-a-t-il eu certainement des raisons plus fondamentales[11]. Mais on ne saurait affirmer que ce schéma d'implantation portuaire s'est répété ailleurs; du moins n'en avons nous aucune preuve.

On peut constater, au contraire, une assez grande diversité dans le choix des sites portuaires militaires; certains havres utilisent la présence d'un plan d'eau à l'intérieur des terres près de la mer : c'est le cas d'Aléria, de Ravenne, peut-être de Fréjus[12]. D'autres ports s'installent dans un estuaire aménagé : Salone, Boulogne, Douvres par exemple[13]; dans une rade protégée naturellement, ou artificiellement : Cagliari, Athènes[14]; d'autres à l'inté-

[7] Voir Lehmann-Hartleben, p. 105-115 et p. 146.

[8] *Infra* p. 177 sqq.

[9] *Infra* p. 171. On peut hésiter, pour Boulogne et Douvres, dans la mesure où il s'agit de créations artificielles ex nihilo; mais rien ne nous indique, dans l'état actuel des connaissances, qu'il s'agisse de ports exclusivement militaires.

[10] G. Vitucci, *Classis Misenatium, Qualche problema storico-antiquario, I Campi Flegrei*, Rome, 1977, p. 182-183.

[11] *Infra* p. 186. On notera, au demeurant, que le «bassin interne» du *Portus Iulius*, l'Averne, est essentiellement un chantier de construction, non un port au sens strict.

[12] *Infra* p. 171, 177, 207.

[13] *Infra* p. 225, 272, 280.

[14] *Infra* p. 206, 227.

rieur d'un fleuve : Aquilée et tous les ports fluviaux du *limes* rhénan ou danubien[15]; certains sites sont choisis parce qu'une île ou une presqu'île permet d'appuyer des môles artificiels : Alexandrie, Cherchel[16]; au total, les ports purement artificiels sont rares : certains sont construits en mer (Civitavecchia), d'autres semblent creusés à l'intérieur des terres, si nos connaissances sur leur topographie est correcte (Séleucie de Piérie)[17]. On ne saurait affirmer, dans ces conditions, qu'il existe des règles strictes dans le choix d'un site militaire : si la plupart des bases navales aussi bien que les grands ports civils, d'ailleurs, cherchent à reproduire la forme idéale du *limen kleistos*, dont la fortune remonte à l'époque grecque classique, tous les moyens sont bons pour y arriver[18].

L'organisation interne des bassins répond-elle, en revanche, à un archétype?

La division en deux bassins séparés naturellement apparaît tant à Misène qu'au *Portus Iulius*. On ne connaît malheureusement pas d'autres exemples, ce qui n'est pas significatif, dans la mesure où la topographie portuaire est mal connue, en général. Ainsi, il est bien difficile de se prononcer dans le cas de Ravenne : la lagune déterminait sans doute plusieurs bassins, mais il est actuellement impossible de préciser leur utilisation[19]. D'autres ports, comme celui d'Athènes, par exemple, offrent diverses criques naturelles, mais la distinction s'effectue entre port de guerre et port de commerce, non à l'intérieur même de la rade militaire.

Si l'on excepte Misène et le *Portus Iulius*, deux cas peuvent se présenter, selon que les ports ont un ou deux bassins.

Lorsque les ports ont deux bassins, comme c'est le cas à Cherchel ou à Civitavecchia[20], on a souvent émis l'hypothèse que l'un

[15] *Infra* p. 213 sqq.

[16] *Infra* p. 241 sqq.

[17] Lehmann-Hartleben p. 65 sqq.

[18] C'est encore une telle conception «idéale» que rappelle le célèbre texte de Vitruve V, 12 : *Hi autem (portus) naturaliter si sint bene positi habeantque acroteria siue promuntoria procurrentia ex quibus introrsus curuaturae siue uersaturae ex loci natura fuerint conformatae, maximas utilitates uidentur habere. Circum enim porticus siue naualia sunt facienda siue ex porticibus aditus ad emporia, turresque ex utraque parte collocandae, ex quibus catenae traduci per machinas possint.* Cette forme circulaire, totalement fermée, entourée de portiques est celle qui apparaît sur la monnaie de Néron qui figure le port ostien de Claude (*RIC* I, p. 151), bien que le port réel n'ait pas été circulaire (fig. 70).

[19] *Infra* p. 177.

[20] *Infra* p. 197, 244.

d'eux était réservé aux activités militaires; quoique cette hypothèse soit assez séduisante a priori, il est bien difficile de l'étayer par quelque argument : rien ne prouve, en effet, ni à Cherchel, ni à Civitavecchia, que le bassin interne était réservé à la marine de guerre[21]. Bien d'autres ports, purement civils, présentent une structure analogue à celle de ces deux grandes bases, sans qu'on puisse définir pour l'un ou l'autre bassin une spécialisation technique. L'idée d'un port militaire circulaire, dans un plan d'eau particulier, séparé des installations purement commerciales remonte, en fait, au cothon carthaginois, mais rien ne prouve que ce schéma ait été maintenu ailleurs, particulièrement sous l'Empire. A Carthage même, le port de guerre punique avait depuis longtemps cessé toute activité militaire, à l'époque qui nous intéresse[22]. Seul de tous les grands ports de l'Empire que nous connaissons avec un minimum de détails, Alexandrie possède sans doute encore des bassins séparés, à l'intérieur de la rade principale, pour la marine de guerre[23].

En revanche, dans le cas où le port ne possède qu'un seul bassin, il est bien souvent impossible de déterminer avec précision où étaient situées les installations militaires. Lorsqu'on considère, en effet, les paysages portuaires pompéiens, il apparaît que des estacades de bois subdivisaient les darses[24]. Dans la mesure, toutefois, où ces éventuelles estacades en bois n'ont pu être retrouvées par les fouilles, il est impossible de dire si les installations militaires étaient ou non séparées des infrastructures commerciales dans les ports à bassin unique : c'est le cas à Séleucie de Piérie, à Fréjus, à Aléria, à Ostie même, si l'on considère le seul port claudien[25].

Que conclure de toutes ces remarques, sinon qu'il n'existe pas, du point de vue topographique, d'archétype du port militaire, à l'époque romaine? Cela se comprend d'autant plus aisément que, comme nous l'avons vu, port militaire et port de commerce ne sont que très rarement distincts : dans ces conditions, la variété des implantations et des conditions hydrographiques locales, la différence d'importance des structures introduisent nécessaire-

[21] *Infra* p. 197, 244.

[22] *Infra* p. 250.

[23] *Infra* p. 241.

[24] Voir par exemple la peinture de Stabies in A. Maiuri, *La peinture romaine*, Rome, 1953, p. 123.

[25] *Infra* p. 171, 201, 207, 236.

ment une grande diversité dans la topographie générale des ports de guerre.

Ports ouverts ou ports fortifiés?

Les ports militaires de l'Empire étaient-ils fortifiés contre des attaques venues par mer, ou simplement protégés par leurs môles contre les assauts de la mer? Il ne semble pas que la question ait jamais été posée, et pourtant elle ne manque pas de revêtir une certaine importance, puisqu'elle doit normalement révéler l'idée qu'on se faisait alors de la domination romaine de la mer, et de la politique qu'on pratiquait.

La notion de port fortifié apparaît, semble-t-il, dès le cinquième siècle avant J.-C., si l'on en croit K. Lehmann-Hartleben : par *limen kleistos*, archétype du port de cette époque, il faut entendre, en effet, le bassin fermé par une muraille. Deux cas peuvent se présenter : ou les installations portuaires se trouvent à l'intérieur d'une ville, protégée par ses remparts, et le port est, par là même, fortifié; ou les murailles de la ville sont prolongées par des môles qui enferment la rade[26]. Une grande partie des ports de l'époque grecque classique est ainsi prémunie contre une attaque maritime; toutefois, il ne manque pas d'exemples où les remparts de la cité ne protégeaient pas son port : c'était le cas à Rhodes ou Chalchedon, par exemple[27]. Ce besoin de s'enfermer est toutefois l'indice évident d'une situation maritime peu sûre, même au Pirée où les Longs Murs assurent la protection du port à la fois contre une attaque terrestre et un débarquement près du havre lui-même.

Cette situation continue-t-elle sous l'Empire, période de paix maritime? La réponse à cette question est d'autant moins facile que les documents manquent pour se prononcer. On ne sait, en effet, absolument rien sur Misène : dans l'état actuel des connaissances, on ne saurait affirmer s'il y avait ou non un mur qui protégeait la rade et les installations portuaires[28]. On n'est pas mieux renseigné en ce qui concerne Ravenne : la mosaïque de Sant'Apollinare Nuovo figure bien une muraille, et des tours d'entrée du port, mais on ne saurait affirmer s'il s'agit là d'une réalité du

[26] K. Lehmann-Hartleben *op. cit.* p. 65.
[27] *ibid.* p. 72.
[28] Voir M. Bollini, *op. cit.* p. 68.

Haut-Empire ou de l'époque paléo-chrétienne seule[29]. Or nous savons que les bases militaires abritaient des *castra* fortifiés au même titre que l'armée de terre. Faut-il donc croire que les installations portuaires des flottes de guerre étaient laissées sans défense fixe, et que leur protection maritime était assurée par la puissance navale de Rome et les navires de ses flottes?

Le seul port militaire fortifié qui ait été mis au jour est celui de Fréjus. On ne peut en effet citer celui de Séleucie de Piérie, qui semble avoir été entouré par une enceinte, mais dont la construction remonte certainement à l'époque hellénistique[30]. On ne citera pas non plus l'ancien port de Byzance, encore protégé par les remparts de la ville, sous Septime Sévère, car la construction de ces murailles est évidememnt antérieure à l'Empire[31].

Fréjus avait une enceinte large de 1,20 m, haute de 4 m, munie de tours, d'un chemin de ronde et de créneaux, soit au bord même des quais, soit à quelque distance. On accédait dans le port par un goulet large de 83 m, protégé par une tour de chaque côté de l'entrée[32]. Mais on ignore la date précise de construction de ces remparts : si les installations maritimes de Fréjus remontent bien, comme on le croit généralement, à la fin de la République ou au début de l'Empire, c'est à dire à une époque où la sécurité maritime n'était pas encore totalement assurée, l'exemple n'a pas de valeur.

Il n'est pas impossible que le port militaire de Boulogne ait été fortifié : deux bras partent, en effet, de la muraille du camp, et se dirigent vers l'estuaire de la Liane; on ne saurait toutefois préciser s'il s'agit là d'une construction du Haut-Empire[33].

On pourrait, en revanche, citer d'autres cas de ports, plus tardifs, qui semblent avoir été fortifiés, même s'il s'agit d'installations civiles : c'est le cas du bassin de Trajan à Ostie, entouré d'une muraille qui borde les quais à 6 m seulement du bord de l'eau; on ne sait quelle date lui attribuer et on en a fait générale-

[29] *Infra* p. 177 (fig. 73).

[30] *Infra* p. 236.

[31] Dion Cassius LXXV, 10, 5 : Οἱ τε λιμένες ἔντος τείχους ἀμφότεροι κλειστοὶ ἁλύσεσιν ἦσαν, καὶ αἱ κηλαὶ αὐτῶν πύργους ἐφ᾽ ἑκατέρα πολὺ προέχοντας ἔφερον, ὥστε ἄπορον τῷ πολεμιῷ τὸν πρόσπλουν ποιεῖν.

[32] *Infra* p. 171 sqq.

[33] *Infra* p. 272 sqq.

ment un mur d'octroi[34]. De même, à Carthage, le port fut englobé dans l'enceinte urbaine du Bas-Empire[35]. A Olbia enfin, Claudien signale l'existence d'un rempart maritime lors de l'expédition contre Gildon[36].

Sur une mosaïque d'époque flavienne[37] trouvée en 1878 sur le Quirinal, on voit, au premier plan, un môle à arcades surmonté d'une série de merlons. Une telle iconographie se reconnaît, en outre, sur un bas-relief du Musée du Capitole, que Th. Schreiber avait attribué à l'époque hellénistique, mais que tous les commentateurs, à la suite de H. Wickhoff, ont daté du deuxième siècle de notre ère[38] : on y voit, là aussi, un môle à arcades surmonté de merlons, sous lequel passe une barque de pêcheur. Cette dernière particularité ne doit pas faire croire à l'inefficacité du rempart : dans la réalité, les arcades pouvaient être suffisamment basses pour interdire à un gros vaisseau d'entrer de force dans le port. On ajoutera à cette brève série iconographique un bas-relief de la colonne trajane qui, s'il ne figure pas, à proprement parler, un port fortifié, montre une muraille qui s'étend, semble-t-il, jusqu'au bord de la mer et deux peintures de Pompéi où l'on aperçoit, sur la première, une ville fortifiée, au bord de l'eau, et, sur la seconde, un port fermé par un rempart, et protégé par des tours[39]. On peut toutefois se demander quelle est la part de réalisme et de convention dans ces représentations, surtout si l'on songe que les peintu-

[34] R. Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford, 1960, p. 163.

[35] *Infra* p. 250.

[36] Claudien, *De bello Gildonico*, I, 518.

[37] Cette mosaïque qui se trouve aujourd'hui dans l'Antiquarium du Capitole appartiendrait à la maison d'Avidius Quietus (*NS* 1878 p. 91). H. S. Jones, *A Catalogue of the Ancient Sculptures preserved in the municipal collections of Rome. The Sculptures of the Palazzo dei Conservatori*, Oxford, 1926, p. 268 sqq. pense que cette mosaïque provient de la maison de T. Flavius Claudius Claudianus. Il vaut sans doute mieux se fier aux *Notizie degli Scavi* et attribuer la trouvaille à la maison de T. Avidius Quietus, proconsul d'Achaïe sous Domitien (*PIR*, I², 1410). La mosaïque serait alors non du troisième siècle, comme le croit H. S. Jones, mais de la fin du premier ou du début du second siècle.

[38] Th. Schreiber, *Die hellenistischen Reliefbilder*, Leipzig, 1894, pl. LXXIX. H. Wickhoff, *Roman art*, Vienne, 1900 p. 40, fig. 15. E. Strong, *The Roman Sculpture*, Londres, 1907, p. 83; Jones, *op. cit.*, *Catalogue of the Museo Capitolino*, Oxford, 1912, p. 272.

[39] Colonne Trajane, scènes LXXXV-VI-VII; peintures dans G. Rizzo, *La pittura ellenistico-romana*, Milan, 1929, pl. CLXVII et CLXXVIII.

res pompéiennes figurent rarement de telles fortifications portuaires : de quel côté doit-on situer la vérité? Parmi les monuments figurés, exceptionnels, qui montrent des murailles maritimes, ou parmi celles qui n'en montrent pas, mais dont on connaît par ailleurs l'aspect idyllique, souvent conventionnel[40]?

Plus modestement, certains ports, sans avoir de remparts pour les protéger vers la mer, ce qui pouvait, du reste, se révéler inutile, si les môles étaient assez élevés, assuraient simplement la défense de leur passage; outre l'étroitesse du chenal d'accès et sa longueur, bien nettes à Fréjus et à Séleucie[41], des ports, non défendus par des murailles ont, à leur entrée, deux tours reliées par une chaîne, au moins la nuit; l'avantage est évidemment d'interdire toute fraude d'ordre fiscal, mais peut-être aussi d'éviter un coup de main; certains ports d'époque hellénistique sont toujours munis d'un tel système sous l'Empire : c'est le cas de Byzance, de Cyzique, plus tard de Carthage[42]; c'est aussi, en Occident, le cas d'un port purement romain, celui de *Cemtumcellae*[43]. Sans être absolue, une telle défense devait avoir une certaine efficacité; on ne saurait dire, toutefois, si tous les ports en étaient pourvus, bien qu'elle réponde à un principe vitruvien[44].

A partir du Bas-Empire, alors que la sécurité maritime décroît sensiblement, la situation ne semble pas changer brusquement : Salonique, par exemple, ne paraît pas avoir eu de rempart du côté de la mer avant l'époque byzantine[45]; le port de Ravenne avait sans doute une entrée protégée, mais il est impossible de dire si les deux tours qu'on voit sur la mosaïque de Sant'Apollinare Nuovo remontent au premier siècle de l'Empire ou sont d'époque plus tardive; de surcroît, nous ne savons pas si l'ensemble du port était protégé par des remparts, ou si seul le *castrum* de Classe était fortifié[46].

[40] M. Rostowtzeff, *Die römische Architekturlandschaft*, *RM*, 1911 p. 118 sqq.

[41] *Infra* p. 171, 236. Deux mots latins rappellent l'étroitesse du chenal d'accès, élément normal de l'architecture portuaire : il s'agit de *fauces* (cf. César, *BC* I, 25, 5 : *qua fauces erant angustissimae (Brundisini) portus)*, et d'*angiportus* (Paul. Festus 13, 11 : *id est aditus in portum*); ce mot s'emploie aussi pour désigner les rues étroites.

[42] *Infra* p. 254, 265.

[43] *Infra* p. 197.

[44] Vitruve V, 12.

[45] *Infra* p. 231.

[46] *Infra* p. 177 sqq.

Le cas de Naples est intéressant : jusque sous Valentinien III, les quartiers nouveaux, entre la ville et le port, n'étaient pas inclus dans la vieille enceinte hellénistique; c'est alors, en 440, que Valentinien décida de protéger la cité par une enceinte qui devait la défendre tant du côté de la mer que du côté de la terre[47], mais le bassin, au dire même de Procope, n'était pas englobé dans ce périmètre défensif, et était hors de portée de l'artillerie. C'est seulement Narsès qui fit munir le port de remparts[48].

L'exemple de Constantinople est encore plus révélateur : du côté du promontoire existait le vieux mur maritime de la cité de Byzance; mais le reste de la ville romaine, protégé du côté de la terre par des courtines érigées sous Constantin, puis sous Théodose II, n'avait pas de défense continue sur l'ensemble du front de mer, bien qu'une muraille ait été élevée en 439, jusqu'à l'extrémité du rempart constantinien[49]. Mais entre ce point et le mur théodosien, du côté de la Corne d'Or, n'existait aucune protection et c'est là que les Avares attaquèrent en 626[50].

Peut-on tirer quelques conclusions de ces exemples, apparemment contradictoires? Les vieux ports hellénistiques défendus par une muraille ont évidemment gardé cette protection; les ports civils construits par les Romains semblent avoir bénéficié d'un système de sécurité plus léger, constitué essentiellement par un goulet fortement rétréci, dominé par deux tours et barré par une chaîne. Il serait dès lors étonnant que les ports militaires aient été moins bien défendus que les ports civils; certes l'exemple de *Centumcellae* donné plus haut n'est pas tout à fait probant, puisqu'il abritait un détachement de la flotte. Mais cette forme de havre à goulet resserré n'est pas rare à l'époque romaine, même pour des ports civils, et nous n'avons cité Civitavecchia qu'à cause des ren-

[47] *CIL* X, 1485 : *D(ominus) N(oster) Valentin[ianus prouiden]/tissimus omnium retr[o principum],/saluo adque concordi [d(omino) n(ostro) Fl(auio) Teo]/dosio inuictissimo Au[g(usto), ad decus no]/minis sui Neapolitana[m ciuitatem]/ ad omnes terra mari[que incursus]/expositam et nulla [securitate]/gaudentem, ingenti [labore atque] /sumptu muris turrib[usq(ue) muniuit].*

[48] Procope V, VIII, 6 : Καὶ τὰς μὲν ναῦς Βελισάριος ἐκέλευεν ἐν τῷ λιμένι ἔξω βελῶν ὄντι ὁρμίζεσθαι. G. Schmiedt, *I Porti Italiani nell' alto Medioevo, Settimane di studio del centro italiano sull'alto Medioevo*, XXV, Spolète, 1978 p. 172-175.

[49] *Chronicon Pascale* p. 583.

[50] Sur cet événement et le détail de la démonstration, on verra V. Grumel, *la défense maritime de Constantinople du côté de la Corne d'Or et le siège des Avares, Byzantinoslavica*, XXV, 1964, p. 217-233.

seignements très précis dont nous disposons à son égard[51]. Carthage avait le même type de défense au moment de la guerre Vandale; si de telles défenses n'avaient pas été jugées nécessaires, à Cyzique par exemple, on ne les aurait pas maintenues, en pleine époque romaine. Il est donc très probable que les ports militaires devaient bénéficier au moins de cette protection minimum, sous le Haut-Empire. Lorsque celle-ci manquait, surtout dans des régions assez menacées comme les côtes du Pont, les administrateurs romains se préoccupaient de la créer: c'est ainsi qu'Arrien, lors de son Périple, s'intéresse à celle de Phasis, en entourant le port d'un fossé du côté de la terre[52].

Cette préoccupation ne va pas, toutefois, jusqu'à entourer systématiquement et totalement les ports d'une muraille continue, même au Bas-Empire, où la sécurité maritime est moindre qu'auparavant. C'est dire que, si l'on veut éviter un coup de main, on se sent encore assez fort, même aux quatrième et cinquième siècles, pour assurer par mer la protection d'une base navale menacée de ce côté.

Les aménagements internes des ports militaires.

Sous l'Empire, l'institution navale devient professionnelle; peu à peu, les cadres juridiques de l'armée de mer, tout autant que sa pratique militaire quotidienne sont assimilés à ceux de l'armée de terre[53]. Il n'est donc pas étonnant de voir apparaître dans les bases navales des casernements tout à fait identiques à ceux des effectifs de l'*exercitus* : militaires et d'ailleurs conscients d'être des *milites*.avant d'être des *nautae*[54], les marins obéissent, sous l'Empire, aux lois de la *castrametatio* dans leurs installations à terre. Les sources montrent, en effet, à plusieurs reprises, l'existence de *castra* navals : une inscription de Populonia et une tablette de cire trouvée au Fayoum évoquent ainsi le camp des Ravennates[55];

[51] Au demeurant, s'il est vrai, comme on le dit parfois, que le port militaire était situé à l'intérieur du grand port, il n'est pas impossible qu'il ait été protégé plus efficacement. Il en va de même à Cherchel (*infra* p. 244) mais on ne saurait le démontrer en l'absence de fouilles.

[52] *Périple, op. cit.* p. 376.

[53] *Infra* p. 522 sqq.

[54] Voir *infra* p. 522-523.

[55] *CIL* XI, 2606 : *D(is) M(anibus) S(acrum)./L(ucius) Valerius/ Maximus cas/tra*

une épitaphe de Misène signale celui de la grande flotte campanienne[56]; un papyrus atteste l'existence de la base hivernale des Misénates à Séleucie[57].

L'organisation de ces *castra* restait inconnue jusqu'à une date récente : les seuls qui ont été reconnus, en Méditerranée, sont ceux de Ravenne et de Fréjus, mais ces identifications sont vraisemblablement à revoir[58]. Par contre, les fouilles françaises à Boulogne, britanniques à Douvres, confirment ce qu'on soupçonnait depuis la découverte du camp de l'Alteburg à Cologne[59] : les flottes provinciales étaient, elles-aussi, casernées dans des *castra*; ces camps sont en tout point semblables à ceux de l'armée de terre, avec un rempart, des tours, un *interuallum*, des *Principia* situés au croisement des deux grandes voies cardinales, des bâtiments communs et des baraquements[60]. On peut donc, sans grand risque, supposer que l'ensemble des bases des flottes romaines de l'Empire comportait des *castra*, de dimensions plus ou moins étendues, selon l'importance de l'escadre, à proximité ou à l'intérieur même de l'enceinte portuaire.

Nous ignorons tout, en revanche, des *castra* du Bas-Empire : ils devaient toutefois encore exister, car la tradition des stratégistes byzantins y fait encore écho, comme à une réalité toujours actuelle : Léon VI et Nicéphore Ouranos mentionnent ces ἄπληκτα, qui sont, il est vrai, assez souvent des retranchements provisoires en pays ennemi, mais qui peuvent aussi être installés de façon permanente sur le territoire byzantin, à l'intérieur des ports[61].

Nous sommes relativement plus mal renseignés sur les installations navales proprement dites des escadres romaines. Leur exis-

praetoria/ Rauenn(atium) milita/uit annis (uiginti duobus),/uixit annis (sexaginta),/Heluius Priscus/ bene merenti. AE, 1922, 135 : La vente d'un esclave, sous Hadrien/Antonin est signalée ainsi : ακτουμ καστρις κλασσης πραιτωριας Ῥαβεννατους.

[56] *EE* VIII, 426.

[57] *Fontes Iuris Romani* III, 132 : vente d'un esclave le 24 mai 166 :... *Actum Seleuciae in Pieriae in castris in hibernis uexillationis clas(sis) pr(aetoriae) Misenatium, VIIII Kal(endas) Iunias, Q(uinto) Seruilio Pudente et Aulo Aufidio Polione co(n)sulibus.*

[58] *Infra* p. 171, 177.

[59] *Infra* p. 272, 280, 291.

[60] *Ibidem.*

[61] Voir l'index de *Naumachica*, s.v.

tence est certes attestée par les inscriptions et les textes, mais n'est pour l'instant pas contrôlée par des découvertes archéologiques.

Il existe en grec plusieurs mots pour évoquer la notion de cales : νεωσοίκοι, νεώλκιον, νεώριον; ils sont, à l'origine, à peu près synonymes, et désignent les installations couvertes où les galères étaient tirées au sec. En grec byzantin, toutefois, seul le mot νεώριον subsiste[62]. Il est alors remplacé, dans son sens technique, par ἐξάρτυσις; mais ce dernier vocable évoque étymologiquement le lieu où sont construits les bateaux, ce qui, en grec classique, se disait ναυπήγιον[63]. La différence de terme indique que les deux fonctions de construction et de gardiennage des navires étaient en principe distinctes, et situées dans des lieux séparés, ce que confirme le latin : il faut, en effet, selon Servius, distinguer le *textrinum* où sont assemblées et équipées les galères, des *naualia* où elles sont mises en cale sèche[64]. Toutefois, le mot *textrinum* n'apparaît que rarement, et le vocable *naualia*, comme le grec *neorion*, finit par désigner l'ensemble des installations, au moins chez Isidore : *Naualia sunt loca ubi naues fabricantur; hoc et textrinum dicitur*[65].

On peut se demander, au demeurant, si le mot *naualia* a toujours un sens militaire, et ne désigne pas quelquefois, plus simplement, les cales de radoub, même pour les bateaux de commerce; en effet, Vitruve, décrivant le port idéal, parle de portiques, de *naualia* et d'accès aux *emporia* : dans ce contexte non militaire, on peut se demander si les *naualia* ne font pas référence aux cales des navires de charge[66]. Quoi qu'il en soit, l'existence de *naualia*[67] dans un contexte militaire, attesté sous la République, l'est toujours sous l'Empire : une épitaphe d'Aléria mentionne ceux de la

[62] Eustathe, *Comm. ad Il.* V, 1562, 36; Suidas, s.v.

[63] H. Ahrweiler, *Byzance et la mer, op. cit.* p. 420-421.

[64] Servius, *ad Aen.* XI, 326-9 : *Texamus- Quidam texamus proprie dictum tradunt quia loca in quibus naues fiunt, Graece ναυπήγια latine textrina dici; Ennius dicit : idem campus habet textrinum nauibus longis. Naualia enim non esse ναυπήγια sed νεώρια. Naualia dicimus loca ubi naues sunt.*

[65] Isidore, *Etym.* XIV, 8, 38.

[66] Vitruve V, 12, 1 : *Circum enim (portum) porticus siue naualia sunt facienda siue ex porticibus aditus ad emporia.* Même ambiguïté dans le texte de Rutilius Namatianus, cité *infra* p. 99.

[67] Voir F. Coarelli, *Navalia, Tarentum e la topografia del campo marzo meridionale, Quaderni dell'Istituto di topografia antica dell'università di Roma*, V, 1968, p. 27-37.

flotte de Misène en Corse[68]; une dédicace rappelle ceux d'Ostie[69]; deux inscriptions de Mayence évoquent ceux de la flotte de Germanie[70]. Dans la partie orientale de l'Empire, des νεωσοίκοι sont encore attestés à Cyzique par Strabon et au Pirée par Pausanias[71].

L'assimilation des *naualia* aux νεωσοίκοι grecs a souvent fait penser que l'architecture de ces bâtiments n'avait guère varié avec le temps. Il s'agit là d'une hypothèse plausible, mais qu'il faudrait confirmer par des fouilles. Nous connaissons, en effet, quelque peu les cales d'époque grecque ou hellénistique, mais nullement celles d'époque romaine, particulièrement sous l'Empire. On a vu plus haut les dimensions générales de ces cales, du Pirée ou d'ailleurs[72]. Elles se présentent comme de grands hangars allongés avec un toit à double pente dont l'arête est placée dans le sens de la longueur des cales[73]. Certaines loges sont séparées par des colonnes[74], d'autres par des murs pleins, selon les cas, ce qui devait être plus efficace en cas d'incendie[75]. Les hangars sont en pente, et leur pied reste dans l'eau; une rainure au centre des rampes permettait de glisser la quille[76]. En outre, à Athènes, les agrès étaient rangés dans la σκευοθήκη construite par Philon, qui mesurait 123 m de long sur 17 m de large et était à trois nefs, celle du milieu servant de passage, celles des côtés, à deux étages, servant au rangement des voiles, des cordages, des rames etc....[77]. Alignés les uns à côté des autres, les νεωσοίκοι grecs ou hellénistiques devaient donner l'impression de grands hangars précédés par des portiques en façade[78].

[68] *Infra* p. 208.
[69] *Infra* p. 202.
[70] *Infra* p. 297.
[71] *Infra* p. 230, 254.
[72] *Supra* p. 30-31.
[73] Voir Lehmann-Hartleben p. 113-121; *GOS* p. 181-189; H. Kähler, G. Guidi, *Arsenale*, *EAA*, I, Rome, 1958; Coarelli, *art. cit.*
[74] Comme le remarque Coarelli, *loc. cit.* p. 30, le pluriel des mots (*naualia*, νεωσοίκοι) est significatif, en ce sens qu'il désigne la pluralité des stales.
[75] Au Pirée, les docks sont recouverts par paire, l'espace entre deux boxes étant séparé par une colonnade mais avec des murs de séparation par groupes (*GOS* p. 182). La colonnade avait l'avantage de permettre une meilleure ventilation des espaces, nécessaire pour des coques en bois.
[76] Notamment à Apollonia, *GOS* p. 184. Sur la pente des différents docks, *ibid.*
[77] *IG* II^2, 1668; cf. l'art. *Arsenale* de l'*EAA*, *loc. cit.*
[78] Appien, *BC* V, 96.

Y avait-il, sous l'Empire, de telles installations? Les Romains semblent les avoir connues puisque la République avait fait construire des *naualia* tout le long de la rive gauche du Tibre, sur le Champ de Mars; mais on ne sait pas bien comment, dans le détail, ils étaient construits : on ignore notamment si les agrès étaient déposés dans des bâtiments spéciaux, ou avec les bateaux, si les navires étaient groupés ou séparés, et les détails de l'architecture. A vrai dire, les meilleurs témoignages dont nous disposons sont d'ordre iconographique : les monnaies de Palikanus montrent des proues de vaisseaux sortant de bâtiments à arcades qui sont sans aucun doute des *naualia*, très semblables à ceux de l'époque grecque classique[79]. Une mosaïque, trouvée Via Ardeatina, aujourd'hui au Vatican, une peinture et une mosaïque de Pompei, la mosaïque de la Grange du Bief, en Gaule, montrent des installations semblables[80]. Le motif des arcatures semble, en outre, avoir eu quelque fortune, indépendamment de sa signification navale, puisqu'on le trouve sur divers documents où les arcs encadrent des objets très divers : il devait donc être passablement populaire et répandu[81].

La mosaïque de la Via Ardeatina a, en outre, l'avantage de nous montrer une série de toits à double pente, qui encadrent chacune des loges; on ajoutera que, sur une mosaïque de Lanuvium, conservée dans l'église de Sainte Marie Majeure, et dont le bas est malheureusement mutilé, les toits sont surmontés en arrière par une muraille avec des merlons et des tours, ce qui semble bien indiquer que, comme nous le pensions, ces installations navales devaient être enfermées dans une enceinte qui couvrait peut-être tout le port[82]. Malheureusement, la plupart des documents figurés que nous avons cités, notamment les deniers de Lollius Palikanus et les mosaïques de la Via Ardeatina sont de la fin de l'époque républicaine; seule la mosaïque de la Grange du Bief a été datée par J. Guey au début du deuxième siècle de notre ère[83]. On notera toutefois que M. L. Morricone Matini date ce type de motif «a cas-

[79] Fig. 69.

[80] Fig. 72 (mosaïque de la via Ardeatina); peinture de Pompei : fig. 31; mosaïque de Pompei : E. Pernice, *Die hellenistische Kunst in Pompei*, VI, Berlin, 1938. Mosaïque de la Grange du Bief, J. Guey et P.-M. Duval, *Les mosaïques de la Grange du Bief*, *Gallia*, XVIII, 1960, p. 83-102.

[81] Pernice, *loc. cit.*; Guey-Duval, *art. cit.* fig. 13 : pavement de Nîmes.

[82] Cf. Coarelli, *art. cit.* fig. 4.

[83] *art. cit.*

settoni» de la fin de la République ou de l'époque augustéenne[84]. De la sorte, le seul document iconographique d'époque impériale qui figurerait des *naualia* est une monnaie d'Antonin où J. Le Gall, puis F. Coarelli ont reconnu les cales militaires du Tibre[85]. Comme, toutefois, ces bâtiments avaient disparu à l'époque où la monnaie a été frappée, on ne peut conclure à l'actualité et à la fidélité de la représentation. Malgré tout, la similitude des modes de construction navale et des problèmes que posait le gardiennage des bateaux, notamment pendant la mauvaise saison, laisse penser que l'Empire, comme la République et, auparavant, le monde grec et hellénistique, disposait de cales assez semblables à celles que nous avons décrites. Seules des fouilles nous en apprendraient davantage.

Il devait y avoir dans ces ports militaires d'autres installations que nous ne pouvons malheureusement que deviner : *horrea*, thermes, quais, phares, temples. Il faut nous résigner à n'en rien connaître; en l'occurrence, toutefois, on peut estimer que ces installations étaient très semblables à celles des ports civils[86].

[84] M. L. Morricone Matini, *Mosaici romani a cassettoni del I. secolo A. C.*, *Archeologia classica*, XVII, 1965, p. 79-91.

[85] J. Le Gall, *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'Antiquité*, Paris, 1953, p. 106; Coarelli, *art. cit.* p. 32 = Cohen, Antonin 17-18.

[86] Sur les phares d'époque romaine, M. Reddé, *La représentation des phares à l'époque romaine*, *MEFRA*, 1979, p. 845-872.

I – LA MÉDITERRANÉE

LE PORTUS IULIUS

Lorsqu'au printemps 38, la flotte d'Octavien fut détruite à la suite de la bataille contre Sextus Pompée, au large de Scylla, parce qu'elle manquait d'un bon mouillage où elle pût se réfugier[1], la nécessité se fit sentir de créer un port près des zones d'opération; celui-ci, toutefois, ne devait pas être situé trop au sud, pour éviter que les amiraux de Pompée, maîtres de la Sicile et de points d'appui près du littoral comme Ischia ou les îles Lipari pussent couper les lignes de communication[2]. Une partie des effectifs d'Octavien se rassembla à Ravenne[3], mais il fallait un autre port sur la façade méditerranéenne de l'Italie. Le choix d'Agrippa, à qui l'héritier de César confia alors la lutte contre les pirates, se porta sur la zone des lacs Lucrin et Averne, dans la baie de Pouzzoles; divers textes rappellent les travaux entrepris par le compagnon d'Octavien pour aménager ces deux plans d'eau, que l'on nomme depuis *Portus Iulius*[4].

[1] Appien, *BC* V, 89; Dion, XLVIII, 47-48. J.-M. Roddaz, *Marcus Agrippa*, Rome, 1984, p. 87 sqq. Sur le *Portus Iulius*, voir en particulier p. 95-114.

[2] Dion, XLVIII, 48, 6. Cf. R. F. Paget, *The naval battle off Cumae in B.C. 38*, *Latomus*, XXIX, 1970, p. 363-369.

[3] Voir *infra*, p. 178.

[4] Serv. ad. v 161 : *In Baiano sinu Campaniae, contra Puteolanam ciuitatem, lacus sunt duo, Auernus et Lucrinus : qui olim propter copiam piscium uectigalia magna praestabant. Sed cum maris impetus plerumque irrumpens exinde pisces excluderet, et redemptores grauia damna paterentur supplicauerunt senatui : et protectus C. Iulius Caesar, ductis brachiis exclusit partem maris, quae antea infesta esse consueuerat, reliquitque breue spatium per Auernum, qua et piscium posset copia intrare et fluctus non essent molesti : quod opus Iulium dictum est. Sed hic ambitiose undam Iuliam appellauit frementem contra moles a Iulio oppositas.*

Ad. v. 162 : *Indignatum ecc. : A solita exclusum licentia, et indignationem suam stridoribus prodens. Indignatum ideo dixit, quia quo tempore in Lucrinum lacum mare immissum est, inde terra effossa, contigit inter ipsum Lucrinum et Auernum,*

Le Lucrin était alors beaucoup plus large qu'il n'est aujourd'hui, depuis que l'éruption du Monte nuovo, en 1538, en a considérablement réduit la superficie. Il est probable, en outre, que le phénomène de bradysisme qui affecte l'ensemble des champs phlégréens a fait reculer la ligne du rivage, la mer envahissant une partie des terres[5]. Le Lucrin était, avant les travaux d'Agrippa, une réserve importante de crustacés, séparée de la mer par un simple cordon littoral que les tempêtes menaçaient bien souvent, de sorte que la mer s'engouffrait par intermittence dans le plan d'eau; Agrippa éleva une digue, et en même temps ouvrit le lac sur la baie de Pouzzoles,d'un côté, sur le lac de cratère volcanique que constitue l'Averne, de l'autre côté, créant ainsi, à peu de frais, un important port artificiel à deux bassins successifs, bien protégés des tempêtes[6] (fig. 9). Agrippa construisit à cet en-

ut duo lacus miscerentur; et tanta tempestas orta est, ut prodigii loco habita sit; ac nuntiatum simulacrum Auerni sudasse; propter quod Pontifices ibi piacularia sacra fecerunt.

Philargyr., ad v. 162 : *Agrippa in secundo Vitae suae, dicit, excogitasse se, ut ex Lucrino Lacu portum faceret : uerum huius gloriam Augusto cessit.*

Vell. Pat., II, 29 : *Aedificandis nauibus, contrahendoque militi ac remigi, naualibusque adsuescendo certaminibus atque exercitationibus, praefectus est M. Agrippa, uirtutis nobilissimae, labore, uigilia, pericula inuictus, parendique, sed uni scientissimus, aliis sane imperandi cupidus, et per omnia extra dilationes positus, consultisque facta coniungens. Hic in Auerno ac Lucrino lacu speciosissima classe fabricata, quotidianis exercitationibus militem remigemque ad summam et militaris et maritimae rei perduxit scientiam. Hac classe Caesar... Pompeio Siciliaeque bellum intulit.*

Suet., *Aug.* XVI : *Siculum bellum inchoauit in primis (sc. Augustus), sed diu traxit, intermissum saepius, modo reparandarum classium causa, quas tempestatibus duplici naufragio, et quidem per aestatem amiserat, modo pace facta, flagitante populo ob interclusos commeatus famemque ingrauescentem; donec nauibus ex integro fabricatis, ac XX seruorum milibus manumissis et ad remum datis, Portum Iulium apud Baias, immisso in Lucrinum et Auernum mari, effecit.*

[5] Voir M. Pagano, *Il lago Lucrino, studi di storiografia antica, Puteoli*, recherche la plus récente sur la zone, avec toute la bibliographie antérieure sous presse.

[6] Voir les textes cités *supra* n. 4 et Strabon, V, 4, 5. Cf. aussi Dion XLVIII, 50 : Ἐν τῇ Κύμῃ τῇ Καμπανίδι χωρίον τι μεταξὺ Μισηνοῦ καὶ Πουτεόλων μηνοειδές ἐστιν· ὄρεσί τε γὰρ σμικροῖς καὶ ψιλοῖς, πλὴν βραχέων, περιείληπται, καὶ θάλασσαν τριπλῆν κολπώδη ἔχει. Ἡ μὲν γὰρ ἔξω τε καὶ πρὸς ταῖς πόλεσίν ἐστιν, ἡ δ' ὀλίγῃ διαφυῇ ἀπ' αὐτῆς διείργεται, ἄλλη ἐν αὐτῷ τῷ μυχῷ λιμνώδης ὁρᾶται. Καὶ καλεῖται αὕτη μὲν Ἀουερνίς, ἡ δὲ μέση Λουκρινίς ἡ γὰρ ἔξω, τοῦ Τυρσηνικοῦ οὖσα, ἐς ἐκεῖνο καὶ τὴν ἐπωνυμίαν τελεῖ. Ἐν ταύτῃ δὴ τῇ θαλάσσῃ τῇ ἐντὸς ἑκατέρας στενοῖς τότε ἔσπλοις τὸ διεῖργον τὴν Λουκρινίδα ἀπὸ τοῦ πελάγους ἐπ' ἀμφότερα παρ' αὐτὴν τὴν ἤπειρον ὁ Ἀγρίππας συντρήσας λιμένας ναυλοχωτάτους ἀπέδειξεν.

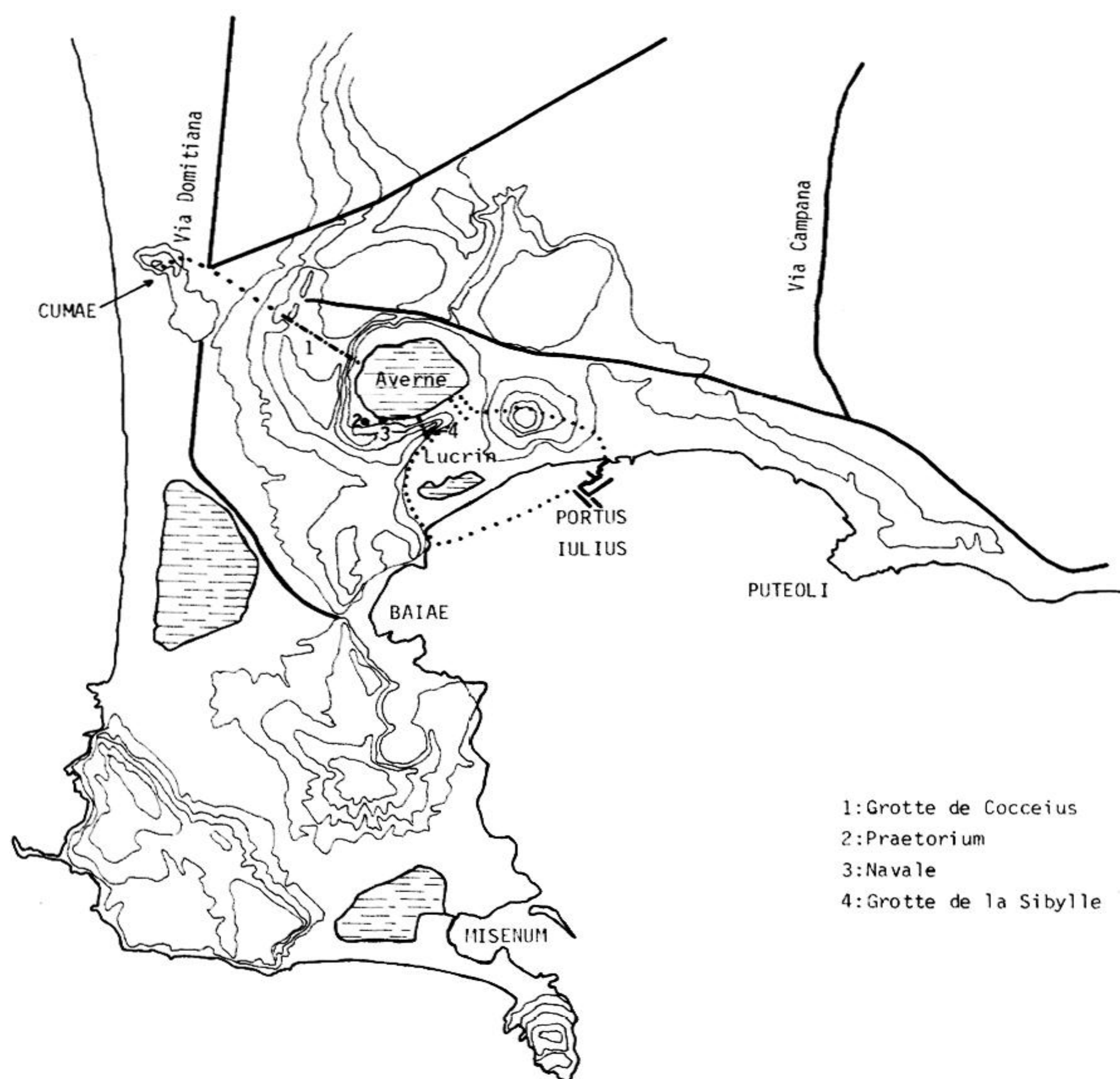


Fig. 9 – Le *Portus Iulius*.

droit, célèbre par ses forêts, la flotte qui devait lui donner, en 36, la victoire à Myles et à Nauloques[7]. Il fit venir 20 000 esclaves comme rameurs, et les entraîna sur des bancs fixes, tandis que, d'un autre côté, on assemblait les vaisseaux[8].

Si les textes ne présentent pas de grande difficulté d'interprétation, la réalité archéologique est, en revanche, source de confu-

[7] Appien, *BC* V, 105 sqq.-118 sqq. et Dion, XLIX, 6 sqq.
[8] Dion XLVIII, 51 et Suétone, *supra* n. 4.

sions. La présence illustre d'Agrippa dans la région, au moment d'événements importants, a conduit naturellement une grande partie des chercheurs à identifier nombre de vestiges autour de l'Averne et du Lucrin comme des restes de ses travaux portuaires sur le *Portus Iulius*. Ainsi en va-t-il du pseudo-temple d'Apollon, du «*nauale*» et du «prétoire» d'Agrippa, sur l'Averne, des constructions portuaires visibles, sous l'eau, au large du Lucrin, des «grottes» de *Cocceius* et de la Sibylle, qui joignent l'Averne à Cumes et au Lucrin.

La grande coupole, dite du temple d'Apollon, sur la rive nord de l'Averne, a été attribuée par L. Jacono à l'œuvre d'Agrippa, qui aurait construit ce monument, indubitablement thermal[9], pour apaiser les dieux, irrités de la violation des eaux sacrées de l'Averne[10]. Or le monument construit en réticulé avec des files de briques assez épaisses se date d'une époque bien postérieure par sa technique de construction, au plus tôt à la fin de la période julio-claudienne[11].

Le même raisonnement peut être appliqué au «*nauale*», reconnu par L. Jacono dans un ensemble de vestiges situés sur la rive au sud-est du lac à une vingtaine de mètres de l'eau. Ces ruines comprennent une salle semicirculaire, d'au moins 5 m de haut, à côté de diverses salles rectangulaires construites sur deux étages, avec un revêtement interne de mortier de tuileau, ce qui les faisait prendre par L. Jacono pour le réservoir de la flotte[12]. Ces vestiges sont prolongés, au sud, par un long mur d'au moins 50 m, où apparaissent encore des attaches transversales de murs perpendiculaires que L. Jacono interprétait comme les cales des navires. Ces hypothèses n'ont aucune consistance, dans la mesure où, là aussi, la structure mixte de la construction, en briques et en réticulé, peut difficilement se dater des années 30 avant notre ère, et où les bateaux d'Agrippa, pour légers qu'ils fussent, auraient eu bien du mal à loger dans des cales de moins de 4 m de large. L'en-

[9] L. Jacono, *Il porto Giulio, Rendiconti dell'Accademia nazionale dei Lincei*, 1941, p. 650-676. cf. A. Maiuri, *I campi Flegrei, Itinerari dei Musei e monumenti d'Italia*, Rome, 1949², p. 148-9. Grande salle à coupole de 37-38 m de diamètre, avec 4 niches pariétales, divers conduits de chaleur. Selon Maiuri, il faudrait distinguer plusieurs phases de construction, de Claude à Hadrien.

[10] Des prodiges sont cités par Servius, *supra* n. 4.

[11] Voir G. Lugli, *La tecnica edilizia romana*, I, 2, Rome, 1957, p. 514-526.

[12] L. Jacono, *loc. cit.*

semble peut appartenir à des thermes ou à une villa, moins probablement à une pêcherie[13].

Quant au «*praetorium*», constitué de petites «chambres» à flanc de colline, au sud du «*nauale*», et d'où Agrippa aurait pu surveiller les mouvements de la flotte sur l'Averne, il s'agit... des citernes d'une villa, sans doute d'époque républicaine[14]. Il reste donc peu de choses de l'échaffaudage de L. Jacono et de A. Maiuri sur l'œuvre d'Agrippa au bord de l'Averne.

Plus sérieuse, en revanche, apparaît l'hypothèse de R. F. Paget, selon qui l'amiral d'Octavien aurait mis en relation le *Portus Iulius* et le port de Cumes par l'intermédiaire de la grotte de *Cocceius*, long tunnel d'un kilomètre, assez large pour permettre le passage d'un charriot. Cette galerie passe sous les collines riveraines de l'Averne et aboutit derrière le forum de Cumes, d'où, par un autre tunnel, on rejoint l'emplacement présumé du port antique[15]. La raison de cette construction, selon R. F. Paget, aurait été de permettre à la flotte d'Agrippa de recevoir facilement du ravitaillement sur la façade tyrrhénienne de la presqu'île de Misène, en évitant le détour par le Cap Misène, toujours dangereux, et surtout exposé aux raids de Pompée qui tenait Ischia. Cette hypothèse s'appuie à la fois sur un texte de Strabon, où le Géographe attribue à l'architecte Cocceius le creusement du tunnel, et sur une inscription de Pouzzoles qui mentionne ce même Cocceius lors de la construction du temple d'Auguste, sous le règne de cet empereur; ceci confirme la chronologie du tunnel, dont certaines parties maçonnées sont d'ailleurs en réticulé, *opus* habituel à l'époque[16]. La théorie de Paget, pour satisfaisante qu'elle soit, demanderait toutefois une confirmation archéologique.

On portera un jugement identique sur l'autre grand tunnel de la région dit «Grotte de la Sibylle», qui joint l'Averne au Lucrin. La galerie, parfaitement rectiligne, mesure 203 m de long, et 3,60/3,80 m de large. Elle fut, à une époque ultérieure, englobée dans les citernes d'une villa, située sur le Lucrin, à flanc de colli-

[13] M. Pagano, M. Reddé, J.-M. Roddaz, *Recherches archéologiques et historiques autour du lac d'Averne, MEFRA*, 1982, p. 271-323.

[14] *Ibidem*.

[15] R. F. Paget, *The ancient ports of Cumae, JRS*, LVIII, 1968, p. 152-169.

[16] Strabon, V, 4, 5. La construction du tunnel de Pouzzoles à Naples est attribuée par l'auteur au même *Cocceius*. Cf. *CIL* X, 1614. Sur certaines parties en réticulé de la galerie, A. Maiuri, *loc. cit.*, p. 136.

ne, et c'est sans doute alors que furent construites diverses chambres souterraines qu'on voit encore à son extrémité orientale[17]. L'hypothèse de A. Maiuri, selon lequel il s'agirait d'une voie de communication creusée à l'époque d'Agrippa reste la plus probable[18].

Enfin, des photographies aériennes ont permis de découvrir, au large du lac Lucrin, d'importants vestiges portuaires engloutis par les eaux. On voit aisément une digue extérieure, qui ferme le port, un long chenal d'entrée et de nombreux magasins, au bord des bassins intérieurs. On y a reconnu, immédiatement, les vestiges du *Portus Iulius*, en même temps que la limite orientale du Lucrin antique, dont les textes, on l'a vu, signalent qu'il fut fermé par une digue du côté de la mer[19].

Nous ferons toutefois un certain nombre de remarques sur cet ensemble. Dans son livre V, dont la rédaction est probablement postérieure à 18 après J.-C., Strabon signale que le Lucrin n'est pas favorable au mouillage des bateaux de gros tonnage, et qu'il est redevenu à son époque ce qu'il était avant la guerre civile, un parc à huîtres[20]. En revanche, un passage de Pline l'Ancien, qui mentionne des œuvres extraordinaires de génie civil sous Claude, et notamment le port d'Ostie, signale que le Lucrin, probablement sous cet Empereur, a été séparé de la mer par des môles[21]. F. Castagnoli a d'ailleurs remarqué fort pertinemment, à ce propos, que l'ensemble découvert au large du Lucrin est contigü à celui de Pouzzoles, qu'il semble prolonger[22]. Nous ajouterons, pour finir, que certaines des photographies sous-marines des vestiges montrent des constructions en brique, peu attribuables à l'époque d'Auguste, mais plus aisément datables postérieurement, y com-

[17] A. Maiuri, *loc. cit.*, p. 146. M. Pagano, M. Reddé, J.-M. Roddaz, *loc. cit.*

[18] *Ibid.* Même idée dans Castagnoli, *cit. infra*, n. 23. Pagano-Reddé-Roddaz, *loc. cit.*

[19] *Supra* n. 4. Sur l'identification de ces vestiges avec le *Portus Iulius* d'Agrippa, G. Schmiedt, *Atlante aerofotografico delle sedi umane in Italia*, Florence, 1970, pl. CXXXVI. D. Adamesteanu, *Portus Augusti, Portus Claudii e Portus Iulius, Convegno Classe* 1961, vol. II, p. 115-6.

[20] Strabon, V, 4, 6 : Εἴσπλουν δ' ἔχει πλοίοις ἐλαφροῖς, ἐνορμίσασθαι μὲν ἄχρηστος, τῶν ὀστρέων δὲ θήραν ἔχων ἀφθονωτάτην.

[21] Pline, *HN* XXXVI, 125 : sur une datation contraire, cf. Castagnoli, *art. cité infra* n. 22.

[22] F. Castagnoli, *Topografia dei campi flegrei, Atti dei Convegni Lincei* 33, *I Campi flegrei nell'archeologia e nella storia*, Rome, 1977, p. 41-79.

pris au Bas-Empire, puisque nous savons que d'importantes réfections portuaires eurent lieu à Pouzzoles sous Théodose, Arcadius et Honorius[23]. On peut donc douter, dans ces conditions, que les vestiges connus au large du Lucrin soient attribuables, dans leur totalité, au *Portus Iulius* d'Agrippa. Il se pourrait que cet important complexe portuaire, qui n'existait probablement pas, on l'a vu, à l'époque de Strabon, ait été créé par Claude, pour compléter et agrandir Pouzzoles.

Le texte de Strabon nous invite à nous demander quelle durée de vie a pu avoir le port nouvellement créé par l'amiral d'Octavien. Les sources, en effet, sont muettes sur le sujet, après les événements de 36. La plupart des commentateurs ont émis l'hypothèse que le port avait été abandonné ou moment où Misène fut créé, parce que le Lucrin s'ensablait[24].

L'idée de l'envasement du *Portus Iulius* repose sur le texte de Strabon, mal interprété. Strabon (ni aucun autre auteur) ne nous dit nullement que le Lucrin s'envasait, mais qu'il était peu profond, et de ce fait accessible seulement aux bateaux légers; favorable à l'ostréiculture, mais mauvais pour les bateaux plus importants, entendons les vaisseaux ronds, de plus fort tonnage, et peut-être les grosses galères. Il est clair, dans ces conditions, que le *Portus Iulius* n'avait été, dans l'esprit de son inventeur, qu'un expédient temporaire, dû au fait, précisément, que l'Italie manquait de bons ports[25], et que cette région lui offrait, à peu de frais, un mouillage acceptable, près du théâtre des opérations, et dans une région très boisée. On n'avait pas le temps, en pleine guerre civile, et alors que la situation était menaçante, de creuser et d'aménager un véritable port, opération toujours fort longue, avant de commencer à construire les vaisseaux qui faisaient défaut et dont on avait un besoin urgent. Il est probable que le *Portus Iulius* ne connut jamais d'autres installations que temporaires, probablement en bois. Les textes ne parlent d'ailleurs pas de travaux portuaires, mais seulement du creusement de canaux pour mettre les lacs en communication avec la mer, ainsi que d'une digue, tous travaux assez rapides à effectuer, si la digue, par exemple, était constituée seulement de rochers ou de caissons coulés. Ceci expli-

[23] *CIL* X, 1690-1692.

[24] *Starr* p. 14. G. Vitucci, *Classis Misenatium, Qualche problema storico-antiquario, Atti convegno Lincei*, 33, *op. cit.* p. 183.

[25] Dion XLVIII, 49.

que, en outre, qu'on ne trouve pas de vestiges portuaires de l'époque augustéenne autour de l'Averne, et probablement, dans le Lucrin, si notre raisonnement sur les structures submergées est exact. Dès lors, on peut penser que le port a été abandonné après la victoire contre Sextus, ou au plus tard après Actium, bien avant que Misène ne fût créé.

Fréjus-Forum Iulii

Le port de Fréjus-*Forum Iulii* joua, au début de l'Empire, un rôle non négligeable dans le dispositif portuaire de la marine militaire romaine. C'est là, en effet, que furent basés, avec un équipage, les navires d'Antoine pris à Actium[26]. C'est aussi vraisemblablement vers la même époque, entre 31 et 27, que Fréjus devint colonie des vétérans de la huitième légion, et prit le titre d'*Octauanorum colonia quae Pacensis appellatur et classica*, selon un témoignage de Pline l'Ancien (*HN* III, 35)[27].

Ce rôle de port de guerre remontait peut-être à l'époque du second triumvirat : l'éloignement de Fréjus du théâtre des opérations contre Sextus Pompée mettait la base à l'abri d'un coup de main et aurait permis à Octavien d'organiser tranquillement ses flottes. L'absence de sources rend toutefois cette hypothèse conjecturale[28].

De même, l'histoire de l'escadre stationnée à *Forum Iulii* après Actium nous échappe pour une large part. Nous ignorons jusqu'à son nom, à supposer qu'elle en ait eu un, et qu'elle ait constitué plus qu'un simple détachement : nous connaissons à Arles, et désormais à Narbonne, des *praefecti nauium*, grade mystérieux qu'on est tenté d'attribuer à la flotte de Fréjus, mais sans

[26] Tacite, *Annales* IV, 5 : *Italiam utroque mari duae classes Misenum apud et Rauennam proximumque Galliae litus rostratae naues praesidebant quas Actiaca uictoria captas Augustus in oppidum Foroiuliense miserat ualido cum remige*. Cf. Strabon IV, 1, 9 et 10.

[27] Sur la fondation de la colonie, J. Gascou, *Quand la colonie de Fréjus fut-elle fondée?*, *Latomus*, XLI, 1982, p. 132-145, et G. B. Rogers, D. Brentschaloff, *Le petit bronze romain de Forum Iulii*, *BSFN*, 34, 1979, p. 560-562.

[28] Cf. Docteur Donnadieu, *Fréjus, Le port militaire de Forum Iulii*, Paris, 1935; *Starr* p. 7 et 12; résumé des fouilles et de l'histoire de Fréjus, telles qu'on les connaissait alors dans A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, I, p. 298-306. La ville est mentionnée pour la première fois par Cicéron, *Ad Fam.* X, 15, 3, en 43 avant J.-C. On a le plus souvent pensé qu'il s'agissait d'une fondation césarienne.

certitude, et qui ne correspond de toute façon pas à celui de *praefectus classis* bien attesté dans les autres escadres romaines[29].

Quelle raison avait pu pousser Octavien à installer des vaisseaux de guerre en Provence, après sa victoire sur Antoine? On peut supposer que le grand nombre de bâtiments alors en service obligeait à utiliser tous les ports disponibles, mais on postule ainsi l'existence antérieure d'installations navales à Fréjus, ce qui n'est nullement certain. Plus probante paraît être la nécessité de posséder en Occident un port de guerre capable d'assurer partiellement la logistique de l'armée, à une époque où la conquête n'y est pas achevée, et où de nombreuses troupes sont encore stationnées en Gaule. On a souvent imaginé, à ce propos, une participation des navires de Fréjus aux opérations contre les Cantabres, sur la foi des témoignages d'Orose et de Florus[30]. A la même époque sont créées des *cohortes classicae* et deux soldats, venus des troupes de marine, sont connus dans les inscriptions comme originaires de *Forum Iulii*[31]. Ces renseignements sur le rôle éventuel de l'escadre provençale restent toutefois très fragmentaires.

Bien que la Narbonnaise ait été confiée à la responsabilité du Sénat en 22 avant J.-C., la flotte continua à être basée dans la province : Tacite, qui décrit les forces militaires de l'Empire au début du règne de Tibère, et Strabon, parlent l'un et l'autre du détachement naval de Fréjus comme d'une réalité encore actuelle[32]. De même, la ville joue un rôle important dans les événements qui secouent l'Empire après la mort de Néron : on ne sait si la flotte qui attaque *Forum Iulii* pour le compte d'Othon est ou non com-

[29] *AE* 1954, 104 : *D(ecreto) D(ecurionum)/ [ob] merita in r(em) p(ublicam),/ [T(ito) Iuli]o, T(iti) f(ilio), Ter(entina) (tribu),/ [prim]opilo bis,/ [tribu]no militum bis,/ [pr]aefecto equitum bis,/ [pr]aefecto castrorum/, [p]raefecto nauium/, ex conlegio honoris/et uirtutis/(duum)uir(o) bis august[ali], /flamini Romae et [diui] /Caesa[ris].* La datation sous Auguste est de F. Benoit, *RA*, 1952, p. 55. (Sur l'inscription de Narbonne, on verra désormais M. Christol et S. Demougin, *La carrière d'un notable Narbonnais au début du Ier s. après J.-C. (CIL XII 4371 et 4372), ZPE*, 49, 1982 p. 141-153 : mention d'un anonyme narbonnais, *praefectus nauium* avant d'être primipile puis *tribunus militum*, sous les premiers julio-claudiens.

[30] Voir *infra* p. 350 sqq.

[31] *AE* 1904, 71 (*Dessau* 9158) (Frejus) : *C(aio) Lucceio L(ucii) f(ilio) Ani(ensi), ueteran(o)/ coh(ortis) (primae) class(icae)/et Camuriae Termae/ Sertor, Sertor(is) f(ilius) /genero et filiae.* De même *CIL* XIII, 923 : vétéran orgiginaire de Fréjus et membre de la tribu Aniensis, tribu où sont inscrits les habitants de *Forum Iulii*.

[32] Voir les textes *supra* n. 26.

posée, au moins partiellement, d'unités qui proviennent de l'escadre provençale; à cette époque, l'ensemble des forces navales a fait défection en faveur des Othoniens[33]; toutefois, la ville est encore qualifiée par Tacite de *claustra maris* (*Histoires* III, 43) quand elle passe aux mains des Flaviens et elle semble encore avoir une flotte dans son port. Après cette date, nous n'en entendons plus parler, et il est vraisemblable que l'escadre a été déplacée[34].

Les fouilles menées à Fréjus avant la seconde guerre mondiale, et reprises depuis, n'apportent pas beaucoup d'éléments chronologiques sur l'existence de l'escadre, et restent assez obscures du point de vue de la topographie; c'est d'autant plus dommage que *Forum Iulii* est le seul port militaire de l'Empire qui ait été dégagé sur une vaste surface. Les fouilles du docteur Donnadieu ont révélé (fig. 10) : 1) *le port* proprement dit, de forme polygonale, avec une superficie d'environ 22 hectares. Les quais se développaient sur une longueur de 2 kilomètres; celui du sud avait une largeur de 4 m, une longueur de 540 m, et conduisait de la Butte Saint-Antoine (*infra*) à l'entrée du port; Donnadieu, suivi avec circonspection par P.-A. Février, pense que le rivage était à quelques distance de ce quai[35]; celui-ci était bordé vers l'extérieur par un rempart de 4 m de haut, épais de 1,20 m muni d'un chemin de ronde et de créneaux; les quais, vers l'est et le nord ont un tracé rectiligne et forment un rentrant à angle droit dans le port, auquel on accédait par une sorte de goulet, protégé, au nord et au sud, par une tour; la largeur de ce goulet est de 83 m. La tour sud, rectangulaire vers le nord, est arrondie vers le sud; il semble que la tour nord ait été semblable[36]. Vers le nord comme vers l'ouest,

[33] Tacite, *Histoires* II, 14; cf. CIL XII, 5733 et le commentaire de H.-G. Pflaum, *Les fastes de la province Narbonnaise*, XXXe supp. à Gallia, Paris, 1978 p. 295.

[34] Pour C. Jullian, une inscription de Fréjus (*CIL* XII, 258) mentionnant un certain *M. Aurelius, praefectus classis* attesterait l'existence de l'escadre jusque sous Marc-Aurèle (cf. *Les cités de la Gaule : Fréjus romain*, Paris, 1886 p. 41). Cette interprétation ne s'impose évidemment pas.

[35] Donnadieu, *op. cit.* p. 16. La plupart des renseignements que nous donnons ici sont empruntés à cet ouvrage, le seul que Donnadieu ait publié sur ses fouilles, avec quelques comptes rendus très brefs, dont on trouvera la liste dans P.-A. Février, *Gallia*, XX, 1962, p. 17, n. 5. Sur le problème du rivage antique, voir aussi P.-A. Février, *Photointerprétation*, 1963, fasc. 7.

[36] Donnadieu, *op. cit.* p. 18-19. La fameuse «lanterne d'Auguste», construction postérieure, longtemps identifiée comme phare, ne saurait en être un, dans la

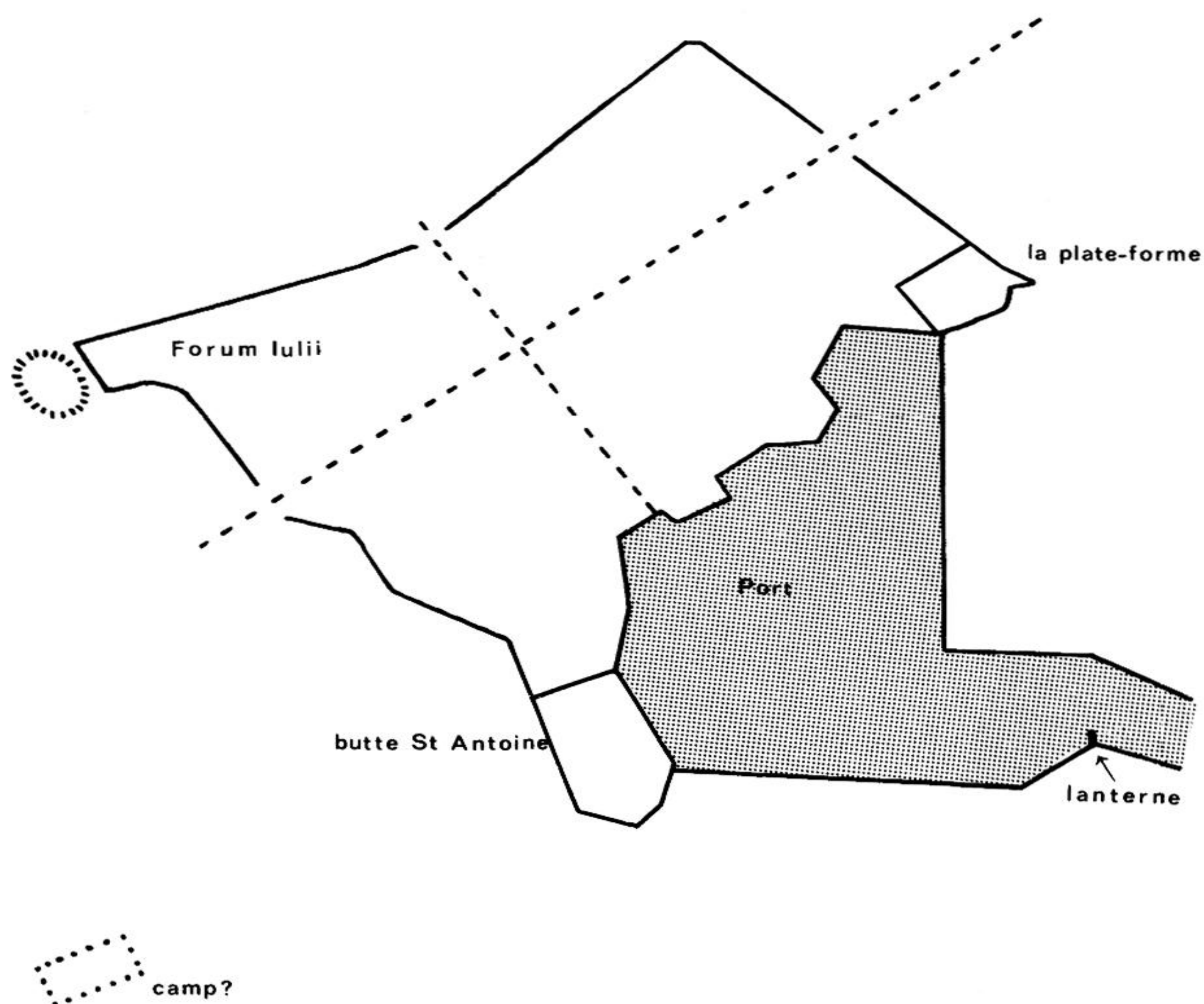


Fig. 10 – *Forum Iulii.*

la limite des quais n'est pas connue avec précision; elle suit vraisemblablement celle de l'enceinte qu'on ne connaît que par tronçons (sauf peut-être vers le nord, où, selon Donnadieu, existait une vaste plate-forme identifiée comme le chantier de constructions navales, sans preuves sérieuses)[37]. La plupart des identifications

mesure où il s'agit d'une construction totalement close, sans possibilité d'échappement de fumée, et d'une forme qui ne correspond guère à celle de la plupart des phares antiques. Voir à ce sujet, M. Reddé, *La représentation des phares à l'époque romaine, MEFRA*, 91, 1979, 2, p. 860, n. 26.

[37] Donnadieu, *op. cit.* p. 24.

de Donnadieu sont d'ailleurs très fantaisistes, et tous ces renseignements, qu'on lui doit, sont à prendre avec la plus grande prudence. Il en va de même de l'existence, au centre du port, d'un bâtiment, signalé comme «capitainerie» (?), et de «consignes» sur le quai sud.

Selon Donnadieu, le port aurait été creusé dans un étang marécageux préexistant, et drainé de façon permanente par le passage d'un petit cours d'eau, l'Argens, qui aurait été dérivé à cet effet, par un canal au milieu du port. La controverse avec J. Formigé, tenant d'une hypothèse contraire, reste ouverte, en l'absence d'arguments décisifs[38].

2) Les deux «citadelles», au nord et au sud-ouest, dégagées partiellement par Donnadieu, ont été de nouveau fouillées par P.-A. Février. Il s'agit de deux buttes, adjacentes au port proprement dit, entourées par des remparts, dans lesquelles Donnadieu voyait, au nord, le *praetorium* de la *classis*, centré autour d'une cour, avec un *quaestorium*, un tribunal, un *auguratorium*, une entrée monumentale; au sud-ouest, une «citadelle» avec une *follonica* et un phare[39].

La simple étude du plan de la «citadelle» nord, ou «plate-forme» permet d'exclure l'hypothèse d'un «*praetorium*», c'est-à-dire, dans le vocabulaire de l'époque, de *Principia*; la comparaison faite par Donnadieu avec le plan des *Principia* de Lambèse, pour étayer son identification, est probante... a contrario[40]. Les fouilles menées par P.-A. Février n'ont pas résolu le problème de l'identification; elles ont, toutefois, permis de reconnaître l'existence de plusieurs cours dans l'édifice, de thermes, dans l'angle sud-est, remaniés à diverses reprises, l'existence d'un état antérieur à l'édifice, état qui remonte à l'époque préaugustéenne (sans doute après 44-42 avant notre ère). La fondation de cet édifice paraît postérieure à celle du rempart, flanqué de tours circulaires, mais utilisé, à divers endroits, comme terrasse, avec des contreforts, ce qui est bien étrange. L'hypothèse d'un grand bâtiment public, ou d'une

[38] Docteur Donnadieu, *Le canal de dérivation de l'Argens dans le port de Fréjus à l'époque romaine. Le phare du port, Bulletin de la société d'études scientifiques et archéologiques de Draguignan*, 1938. *Contra*, J. Formigé, *Le comblement du port romain de Fréjus, MSNAF*, 80, 1937, p. 67-104. En dernier lieu, voir les réserves de P.-A. Février, *Forum Iulii (Fréjus)*, 1963, p. 42.

[39] Donnadieu, *op. cit.*, p. 13-15, planche II.

[40] *Ibidem*, planche 22.

villa urbaine d'époque augustéenne doit vraisemblablement être retenue[41].

Les fouilles de la butte Saint-Antoine ne sont guère plus explicites : l'ensemble a la forme d'un hexagone irrégulier, de 145 m sur 25 m[42], avec des tours semi-circulaires vers le sud, encastrées dans une enceinte, épaisse de 2,90 m à son sommet. Une des tours, appelée traditionnellement «phare», est en réalité une porte qui mettait en relation la «citadelle» avec le rempart sud du port. Diverses techniques semblent avoir été employées pour le rempart, surtout à l'ouest où apparaissent, vers l'extérieur, des niches semi-circulaires, encastrées entre deux murs[43]. A l'intérieur de l'enceinte, les fouilles ont révélé l'existence d'un bâtiment centré sur une cour, reposant sur une couche tardo-républicaine antérieure. La chronologie relative et absolue de ces divers éléments reste très incertaine, tout autant que leur identification : on peut simplement affirmer qu'il n'y a pas de casernements sur la butte Saint-Antoine, contrairement à ce que pensait Donnadieu. Enfin des thermes, trouvés à l'est du port, demanderaient à être mieux explorés.

3) L'entrée du port vers la mer reste mal connue. Pour Donnadieu il existait un canal de jonction, long de 460 m. Selon P.-A. Février, la présence d'un avant port, quoique non prouvée, n'est pas formellement à exclure[44].

Si ces fouilles anciennes restent bien obscures et appellent un réexamen archéologique sérieux, des sondages récents au sud de la ville, dans le quartier dit des Aiguières, jettent un jour nouveau sur les débuts de la présence militaire à Fréjus. On y a dégagé, en effet, des structures qui rappellent fortement des casernements, avec des planchers à lambourde, ainsi que des thermes. Les orientations sont cohérentes avec celles de la colonie de Fréjus. Nombre d'objets font partie de l'équipement militaire ou sont liés à la

[41] P.-A. Février, *Fouilles à la Plate-Forme de Forum Julii en 1960 et 1961, Gallia*, XX, 1962, p. 177-203. Rien ne prouve que les murs avec contreforts, dont le plan, au demeurant, forme un curieux saillant, soient contemporains de la muraille avec tours.

[42] *Idem, Fouilles de la citadelle méridionale de Forum Julii (Fréjus, Var) en 1955, Gallia*, XIV, 1956, p. 34-53.

[43] *Ibidem*, fig. 3. Tous ces éléments sont-ils contemporains?

[44] Donnadieu, *op. cit.*, p. 21 et P.-A. Février, *Photointerprétation, loc. cit. Idem, Documents commentés, plans anciens de Fréjus et d'Antibes, Gallia*, XVII, 1959, p. 207-211.

mer. L'occupation semble avoir commencé dans la seconde moitié du règne d'Auguste, mais avec une phase antérieure probable qu'on peut dater des années 45-25 avant J.-C., et qui n'est actuellement connue que par du matériel de récupération. Les baraquements ne semblent pas dépasser la fin du règne de Neron.

On voit l'hypothèse qu'on est tenté de faire à propos de ces vestiges situés entre le port et la mer : il paraît séduisant d'y reconnaître l'établissement militaire de la flotte, dont la chronologie confirmerait ce que l'examen des textes et des inscriptions permettait de soupçonner. La poursuite des fouilles permettra sans doute de lever les incertitudes qui subsistent[45].

Ravenne

La recherche du port de Ravenne, ou plutôt, de ses ports, a donné lieu à une littérature extrêmement abondante, souvent contradictoire, disséminée dans de très nombreux articles, dont certains sont peu accessibles. En outre, l'absence quasi générale de plans de situation, de montage des divers éléments découverts, de datation des sondages, et, tout simplement, de publication archéologique d'ensemble rend extrêmement difficile la compréhension de cette zone, au demeurant très complexe. Il est donc exclu, dans le cadre du présent ouvrage, de présenter un exposé complet de toutes les controverses, dont certaines sont largement dépassées, de toute la littérature, souvent périmée, de toute l'évolution hydrographique de la zone, avec sa complexité, car tel n'est pas notre sujet. On trouvera seulement ici un essai de synthèse, qui manque encore, à l'aide des documents actuellement accessibles.

La recherche du port de Ravenne a passionné des générations d'archéologues : on sait, en effet, qu'Auguste installa à cet endroit du littoral adriatique l'une des deux grandes flottes chargées de protéger les côtes d'Italie[46]. La date précise de cette installation militaire, toutefois, n'est pas connue. César avait sans doute utilisé le port de Ravenne, considéré aujourd'hui par divers spécialistes

[45] C. Goudineau, *Une fouille récente à la périphérie de Forum Iulii, Le chantier des Aiguières, CRAI*, 1982, p. 279-292.
[46] Suétone, *Aug.* XLIX, I; Tacite, *Annales* IV, 5.

comme l'héritier de Spina pour les débouchés commerciaux de la Cisalpine, dans cette région[47]. Octavien y construisit vraisemblablement une partie de sa flotte en 39-38[48]. C. Starr suppose, avec quelque raison, que la *fossa Augusta*, qui reliait le Pô à Ravenne, pour éviter l'embouchure du fleuve, difficile à passer, date du début des années 20 avant notre ère, au plus tard[49]. Il ne s'ensuit pas forcément que le port ait alors accueilli la flotte militaire, mais l'hypothèse n'est pas à exclure formellement. Il est très possible, de toute façon, que la base n'ait pas cessé d'exister depuis la lutte contre Sextus Pompée. Elle devait, en tout cas, être fort utile, avant Actium même, pour les opérations d'Octavien en Illyrie.

La grande difficulté qu'ont rencontrée les archéologues de Ravenne a été de localiser le port d'Auguste. Dans cette région, en effet, l'alluvionnement a été particulièrement important; non seulement les différents ports qu'a connus Ravenne au cours des âges ont tous été comblés, mais le rivage lui-même s'est considérablement modifié et s'est avancé de plusieurs kilomètres : les photographies aériennes ont montré de très nombreux cordons littoraux successifs, dont la datation n'est pas toujours assurée[50]. Il revient au Général Schmiedt d'avoir clarifié, dans les grandes lignes, la

[47] Voir notamment G. A. Mansuelli, *Geografia e storia di Ravenna antica, CCAB*, 14, 1967, p. 157-190. Sur César à Ravenne, César, *BC* I, 5, 5 et I, 3.

[48] Appien, *BC* V, 78.

[49] *Starr* p. 21. La *fossa Augusta* est mentionnée dans un des rares poèmes conservés de Valgius Rufus : *Et placidam fossae quae iungunt ora Padusam/nauigat Alpini flumina magna Padi* (A. Baehrens, *Fragmenta poetarum Romanorum*, Leipzig, 1886, p. 343). Mais on ne sait trop quand exactement écrivait Valgius Rufus : C. Starr suppose, avec vraisemblance, que c'était au début du règne d'Auguste, mais on n'a pas de preuve formelle. On sait seulement qu'il fut consul en 12, et qu'Horace le loue, ce qui accrédite une activité littéraire dans les années 30/20. De son côté, Vitruve mentionne le transport du bois par voie d'eau entre le Pô et Ravenne (II, 9, 16). Or Vitruve semble avoir écrit avant 27, puisqu'il ne mentionne jamais Auguste sous ce titre (F. Granger, préface à l'édition Loeb de Vitruve, Cambridge, 1955, p. XIV). La *fossa Augusta* pourrait donc avoir été construite dès avant 27.

[50] On verra, sur ce sujet, l'abondante littérature des deux colloques tenus à Ravenne : *Studi storici, topografici ed archeologici sul «Portus Augusti» di Ravenna e sul territorio classicano*, Faenza, 1961, *Atti del Convegno Internazionale di Studi sulle Antichità di Classe*, Ravenna, 1967. On trouvera le point de la question dans A. Veggiani, *Le variazioni della linea di costa del Ravennate dall'età preromana al Medioevo, CCAB*, 23, 1976, p. 331-334. R. Chevallier, *La Romanisation de la Celtique du Pô*, I, *Les données géographiques*, les Belles Lettres, 1980, p. 84 sqq.

connaissance de l'hydrographie Ravennate, et localisé le «port d'Auguste»[51].

Au début de l'époque impériale, le Pô se trouvait beaucoup plus au sud que maintenant; son cours peut être identifié avec celui de l'actuel Reno, au sud de Commachio. L'ensemble de la zone devait avoir l'aspect d'une lagune, au milieu de laquelle surgissaient quelques îlots qui portaient les établissement humains. Entre ces îlots, de vastes étendues d'eau pouvaient abriter des bassins portuaires[52]. La navigation endolagunaire semble avoir existé durant toute l'Antiquité, mais avec des variations qu'il est difficile de préciser, et sur lesquelles les spécialistes ne sont pas d'accord.

Au début de l'Empire, la situation semble avoir été la suivante[53] : au sud de la ville actuelle de Ravenne s'étendait une vaste lagune, constituée d'au moins deux bassins principaux, dont l'un venait jusqu'aux abord mêmes de la ville antique, vers le sud-ouest. C'est immédiatement à l'ouest de ce bassin qu'était installé le premier établissement urbain, d'époque républicaine[54]. Plus à l'est, derrière le cordon littoral, un autre bassin était en communication avec la mer, par l'intermédiaire d'un canal naturel : c'est là que se serait installé le port d'Auguste, soit au nord de l'actuelle zone de Sant'Apollinare in Classe, à la hauteur des Fiumi Uniti et les fouilles ont confirmé l'existence d'un ensemble portuaire à cet endroit. La *fossa Augusta*, venant du nord, derrière le cordon littoral, passait à l'est de la ville impériale qui se trouve sous la ville moderne, et débouchait dans le port canal , après avoir emprunté vraisemblablement un cours d'eau naturel, canalisé[55].

[51] G. Schmiedt, *Contributo della fotografia aerea alla ricostruzione della situazione geografico-topografica di Ravenna nell'Antichità, Convegno Classe* 1961.

[52] Voir notamment A. Roncuzzi et L. Veggi, *Contributi allo studio dell'evoluzione topografica ed idrografica nel territorio ravennate in rapporto agli antichi insediamenti, Convegno Classe 1967*, p. 91-114.

[53] Fig. 11.

[54] Voir B. M. Felleti Maj, *Una carta di Ravenna romana e bizantina, Rendiconti Pont. Acc.*, XLI, 1968-1969, p. 85-120. G. Bermond-Montanari, *La topografia della città di Ravenna e del suo territorio attraverso le testimonianze archeologiche, Felix Ravenna*, CIX-CX, 1975, p. 59-77.

[55] Dans sa première étude, G. Schmiedt, suivi par bien d'autres, localisait la *fossa* à l'ouest de la ville impériale. Tous les plans actuellement publiés la montrent à l'est, comme le fait G. Schmiedt lui-même dans son *Atlante*, planche CXXXVIII. C'est cette solution que nous adoptons ici. Selon S. Stucchi, *La scena LXXX della*

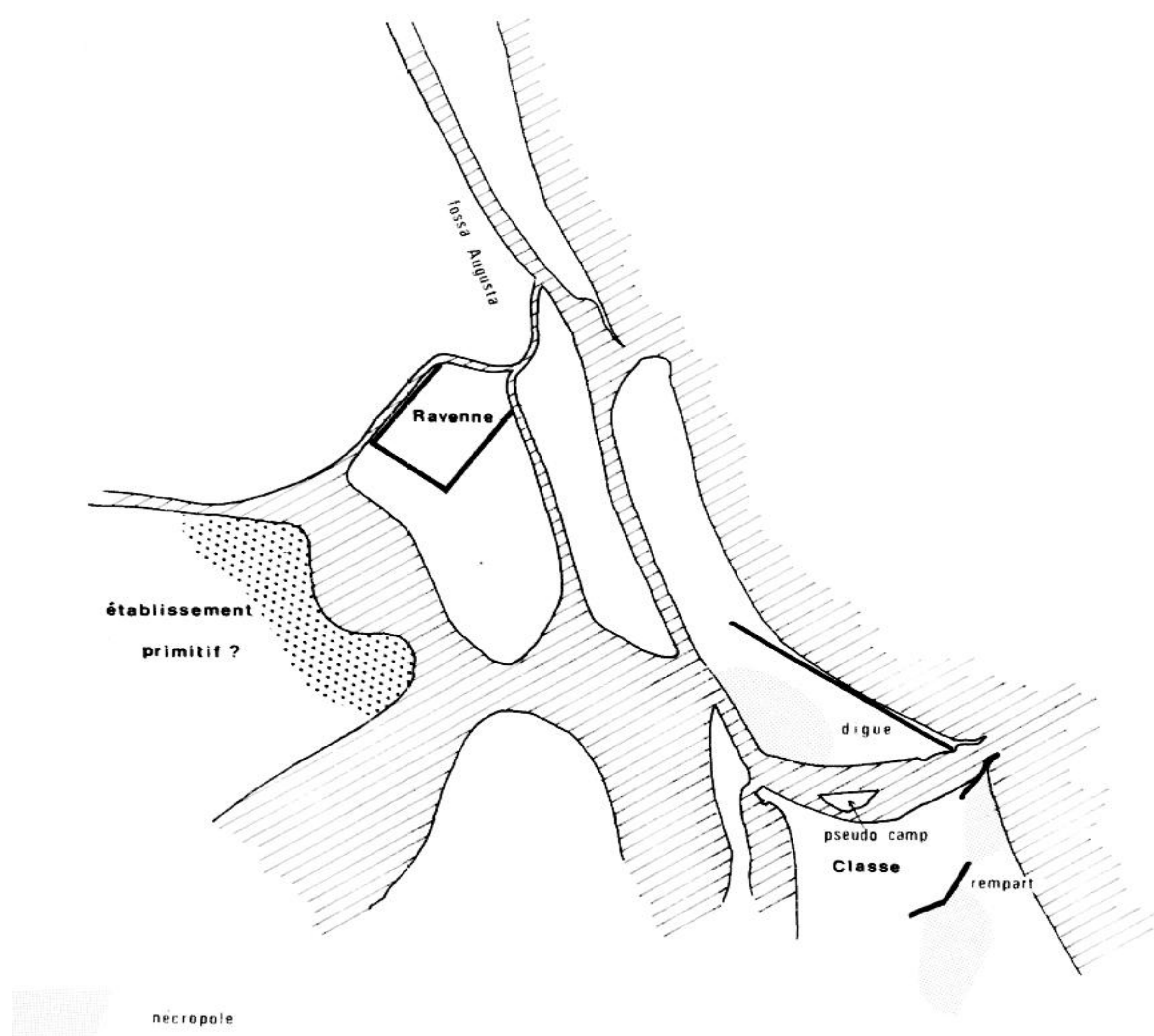


Fig. 11 – Ravenne.

La limite du «port d'Auguste» est fournie par l'établissement des nécropoles : vers le nord, elles descendent presque jusqu'au cours actuel des Fiumi Uniti et bordent vers l'est la *fossa Augusta*; elles n'étaient donc pas très loin au nord du port canal. A l'ouest, elles n'existent pas, puisque la zone est lagunaire. Au sud, on les trouve à 600 m du port canal, à hauteur de la basilique paléochrétienne de San Severo; elles descendent vers le sud jusqu'à l'église de Sant'Apollinare in Classe, de façon presque ininterrompue.

Colonna Traiana, Convegno Classe 1961, I, p. 61-66, la *fossa* et le port de Ravenne seraient figurés sur la colonne Trajane. Sur les problèmes que pose l'identification des ports de la colonne et le trajet suivi par l'Empereur, voir p. 218 sqq.

Vers l'est, elles remontent, depuis San Severo, jusqu'à l'embouchure du port-canal, en formant un arc de cercle[56]. Cette ligne de nécropoles marque la limite topographique de Classe[57], au demeurant entourée vraisemblablement d'un rempart, reconnu au sud vers San Severo, d'époque indéterminée[58]. La présence d'épitaphes de marins de la flotte dans ces cimetières atteste en outre que la zone est bien celle du port militaire.

Le port lui-même est construit de la façon suivante : au nord de l'embouchure, face à la mer, une grande digue, de direction sud-est/nord-ouest, sert de brise-lames[59]. Vers le sud aucune digue semblable n'a été repérée pour l'instant. Le port canal lui-même, large, à son embouchure, d'une bonne centaine de mètres, est limité par des digues, reconnues seulement au sud. Leur largeur varie entre 6 m, vers l'embouchure, et 22-23 m, plus à l'ouest, compte tenu des plans inclinés qui descendaient vers le canal. Un édifice circulaire près de l'embouchure a été parfois identifié comme un phare. Le centre du canal semble avoir été occupé par divers édifices bâtis peut-être sur des îlots; on distingue, d'est en ouest : un édifice de 40 × 33 m, à murs orthogonaux, avec un môle de bois où s'attachaient des navires[60]; un édifice de destination inconnue; un îlot assez grand, avec un édifice d'environ 100 m sur 56, à murs orthogonaux, identifié par son inventeur et par tous les archéologues successifs comme le camp de la flotte[61]. Plus à l'ouest, encore, le débouché de la *fossa Augusta*, canalisée et bordée de quais, qui ont en outre été repérés beaucoup plus loin, au nord même de Ravenne, sur plusieurs kilomètres de longueur[62].

[56] Voir R. Farioli, *Chiarificazioni sulla topografia delle necropoli pagane e delle aree cimiteriali cristiane nella zona di Classe. Atti del I Congresso di archeologia dell'Italia settentrionale*, Torino, 1963, p. 79 sqq.; Bermond-Montanari, *art. cit.*

[57] Le nom même de *Classe* est connu à la fois par Procope (VI, XXIX, 31) et la mosaïque de Sant'Apollinare nuovo.

[58] G. Bermond-Montanari, *Fasti archeologici*, XXIII, 1967, 4259.

[59] Formée de gros blocs rectangulaires, large parfois de 50 m, reconnue sur 1300 m de long (G. Cortesi, *Il porto di Classe, Convegno Classe* 1967, p. 363-374; *idem, Il porto e la città di Classe*, Faenza, 1967).

[60] Dimensions de G. Cortesi, *art. cit.*; mais G. Schmiedt, *Atlante, op. cit.*, donne 52 m de longueur, et suppose qu'il existe au centre un bassin de carénage. Le phare est mentionné par Pline, *HN* XXXVI, 83.

[61] Lanciani, *NS*, 1881, p. 315; Cortesi, *art. cit.*; Bermond-Montanari, *art. cit.* Lanciani supposait, sans preuve, et parce qu'il pensait qu'il s'agissait d'un camp militaire, que ce bâtiment mesurait 600 m de long.

[62] Cf. Roncuzzi-Veggi, *art. cit.* La *fossa* aurait une largeur de 50 m.

Au sud du port-canal, divers édifices à murs orthogonaux ont été considérés comme des magasins, et des installations de la flotte. Plus au sud, encore, entre cette dernière zone et San Severo, se trouve sans doute une zone d'habitat[63].

Cette description, résumée d'après les données nombreuses et éparses, appelle plusieurs remarques : en premier lieu, il n'existe pratiquement pas de données chronologiques; la raison en est certainement le manque de rapports de fouilles, même partiels; elle tient aussi, malheureusement, à la méthode de sondage employée : en effet, l'archéologie ravennate s'est longtemps contentée de «carrotages» effectués à l'aide d'engins certes très utiles pour les entreprises de travaux publics, mais moins convaincants pour un archéologue moderne[64]. Le résultat est évident : on connaît certes avec assez d'ampleur la zone du port, mais on ignore tout de sa chronologie.

En deuxième lieu, l'existence d'un camp militaire au milieu du canal, acceptée par tous, ne paraît pas du tout prouvée, au moins dans l'état actuel des publications[65]. Nous savons, il est vrai, que les Ravennates étaient, comme tous les marins, casernés dans des *castra*, connus par une inscription de Populonia et un papyrus trouvé au Fayoum. Mais le bâtiment découvert à la fin du siècle dernier par Lanciani, et sondé de nouveau par G. Cortesi n'a en rien le plan d'un camp militaire; on ne peut arguer du seul fait que ses structures sont orthogonales pour affirmer qu'il s'agit d'une caserne, et le plan publié par G. Cortesi rappelle bien plus celui d'*horrea*[66]. Il n'est toutefois nullement exclu que ces bâtiments soient militaires, et que le camp se soit trouvé dans cette

[63] G. Bermond-Montanari, *art. cit.*, p. 74 suppose, avec vraisemblance, que des *canabae* se sont installées là.

[64] Voir *Convegno Classe* 1961, p. 178-182. Une des rares données chronologiques de la zone du port, avant l'époque byzantine, est fournie par les fouilles de San Severo: les bâtiments sous cette basilique ne remonteraient pas au-delà de l'époque d'Hadrien. Voir G. Bermond-Montanari, *La chiesa di San Severo nel territorio di Classe*, Bologne, 1968. Une autre zone bien datée est celle de la ville républicaine, située au sud-ouest de la ville impériale. En dehors de cela, on ignore tout, dans l'état actuel des publications, du matériel découvert et de la chronologie des sondages.

[65] Rappelons que le terme *castrum*, employé par tous les archéologues ravennates (sauf G. Bermond-Montanari) est impropre, et s'applique à un ensemble urbain, non à une construction militaire, pour laquelle le latin dit *castra*.

[66] Cortesi, *art. cit.*, fig. 3. Sur l'existence des *castra*, cf. *CIL* XI, 2606, *AE* 1922, 135, *supra* p. 158 sqq.

zone, comme on l'a vu. Mais le plan, aussi bien que la taille de la construction (100 m sur 56), excluent qu'il s'agisse de grands *castra* de type légionnaire[67].

En troisième lieu, le port décrit et retrouvé par les archéologues ravennates est-il un port exclusivement militaire, ou un port à la fois civil et militaire? La plupart des érudits qui se sont intéressés à la marine ont commenté un texte de Jordanès où cet auteur, citant un passage perdu de Dion Cassius affirme que le port d'Auguste pouvait contenir 250 navires[68]. On a toujours affirmé, sans le moindre examen, qu'il s'agissait de vaisseaux de guerre; mais le texte ne le précise pas, et rien ne permet d'avancer une telle hypothèse, d'après laquelle, d'ailleurs, on s'est parfois livré à des calculs fantaisistes sur l'importance des flottes militaires de l'Empire[69]. Rien ne dit que le port d'Auguste à Ravenne ait été, exclusivement, destiné à la marine de guerre; il s'étendait d'ailleurs sur une assez grande surface avec ses bassins lagunaires, pour abriter à la fois les activités marchandes et les activités militaires.

L'hypothèse d'un deuxième port commercial, au nord-est de Ravenne, près du mausolée de Théodoric, n'est toutefois pas à exclure; elle est liée au problème du déplacement des ports de Ravenne entre l'époque augustéenne et l'époque byzantine, par suite de l'envasement des bassins et des modifications apportées à l'hydrographie. La discussion se présente ainsi :

D'une part nous connaissons, près du mausolée de Théodoric, l'existence d'un lieu dit *Ad Farum in campo Coriandri*[70]. Les sources médiévales signalent en outre, à cet endroit, une *Fossa Asconis*[71], peut-être aussi rameau d'un petit cours d'eau mentionné au

[67] Il n'est pas exclu, en revanche, qu'on ait affaire à des *horrea*, groupés symétriquement de part et d'autre d'un couloir central. Le plan orthogonal et la taille du bâtiment pourraient corroborer cette hypothèse.

[68] Jordanès, *Getica*, 29 : *A meridie idem ipse Padus, quem solum fluuiorum regem dicunt, cognomento Eridanus, ab Augusto imperatore altissima fossa demissus qui septima sui aluei parte mediam influit ciuitatem, ad ostia sua amoenissimum portum praebens, classem CCL nauium, Dione referente, tutissima dudum credebatur recipere statione.*

[69] Par exemple *Courtois* p. 38-39.

[70] A. Testi Rasponi, *Codex pontificalis ecclesiae Rauennatis*, XXI, p. 113 et XXXVIII, p. 216, in L. Muratori, *Raccolta degli storici italiani*, t. II, p. 111, fasc. 1-2, Bologne, 1924.

[71] Voir B. M. Felleti-Maj, *art. cit.* p. 115 et Schmiedt, *art. cit.*

Moyen-Age sous le nom de Badareno ou Padareno, qui traversait le cordon littoral et au débouché duquel existait un port (*Portus Lachernus*). Enfin, il est possible qu'un évêque de Ravenne, arrivant de Constantinople sous le règne de Justinien, ait débarqué à cet endroit[72]. La question qui se pose est donc de savoir si ce rameau de la *fossa*, près du mausolée de Théodoric constituait un port, commercal de surcroît, dès avant l'époque romaine, et jusqu'à l'époque byzantine, distinct du port de *Classe*. C'est la position de G. Mansuelli[73].

D'autre part, nous savons par Procope que le port de *Classe* était toujours en service au moment des guerres gothiques[74]. Mais ce renseignement semble contredit par Jordanès, qui affirme que le port de Ravenne est, à la même époque, ensablé et rempli de vergers[75]. Cette dernière indication fait penser à G. Mansuelli que c'est le port du nord-est qui se serait ensablé à l'époque byzantine, tandis que *Classe* était encore en activité[76]. Au contraire, pour B. M. Felleti-Maj, comme pour la plupart des spécialistes de la question, c'est le port du nord-est qui aurait remplacé le port de *Classe* à l'époque byzantine[77].

En attendant que les fouilles viennent enfin clarifier la situation, on peut faire un certain nombre de remarques.

La découverte, au sud-ouest de Ravenne, de l'établissement humain primitif au bord même de la lagune, semble exclure l'hypothèse selon laquelle le premier port de Ravenne se serait trouvé beaucoup plus loin vers le nord-est (2,5 à 3 kilomètres).

Les textes du *Codex Pontificalis* qu'on a cités semblent bien faire référence à une arrivée de l'évêque Maximien au nord-est de la cité, mais ils ne nous disent pas s'il était arrivé directement à cet endroit, ou s'il était passé par *Classe*, avant de remonter la *fossa Augusta*, si celle-ci existait encore, ce qui n'est pas prouvé. On ne peut donc se fonder totalement sur leur témoignage.

[72] Testi-Rasponi, XXVII, p. 187 et *loc. cit.*

[73] G.-A. Mansuelli, *Geografia e storia di Ravenna antica, CCAB*, 14, 1967, p. 157 sqq., et notamment p. 189.

[74] Procope, *loc. cit. supra* n. 57.

[75] *Loc. cit. supra : Qui nunc, ut Fabius ait, quod aliquando portus fuerat, spatiosissimos hortos ostendit, arboribus plenos, uerum de quibus non pendeant uela sed poma.*

[76] *Loc. cit.*

[77] *Loc. cit.* p. 115.

Les textes de Procope et de Jordanès semblent se contredire, mais il n'y a, a priori, aucune raison de s'appuyer sur l'un plutôt que sur l'autre, ce qui fait que le problème reste obscur. Toutefois, il n'est pas impossible de les concilier : on a vu que le port de *Classe* était en fait constitué par une série de bassins lagunaires; il est très possible que certains de ces bassins se soient considérablement ensablés, et aient cessé de servir comme port, mais que le havre de *Classe* ait été encore assez grand pour contenir une flotte importante, comme celle que décrit Procope.

Cette hypothèse semble confirmée par deux éléments : l'installation d'églises dans la zone même du *castrum* montre que la *ciuitas Classis* était encore en pleine activité à l'époque paléo-byzantine[78]. Surtout, la mosaïque de Sant'Apollinare Nuovo, qui figure la *ciuitas Classis*, bien distincte de Ravenne, témoigne de l'existence du port au début du sixième siècle[79]. La mosaïque montre en effet fort bien l'embouchure du port, défendue par deux tours carrées, avec, en haut, les chambres destinées à recevoir l'artillerie. Or les bateaux qu'on voit au mouillage ou sous voile sont incontestablement des bateaux de charge, ce qui confirme l'hypothèse de G. Mansuelli selon laquelle *Classe* était, à cette époque, à la fois port civil et port militaire.

Le schéma d'évolution des ports que nous proposons semble admis par F. Rebecchi, dans un article inédit dont seul le résumé est publié[80] : le port du nord-est serait commercial, comme l'atteste le titre d'une église «*ad Marmorata*», et de haute époque. Il aurait été bonifié par Théodoric, si l'on en croit l'inscription *CIL* XI, 10[81], opération à laquelle pourrait faire allusion le passage de Jordanès. Le port militaire se serait en revanche trouvé immédiatement au sud-est de la ville, là où, nous l'avons vu, existe l'établissement primitif. Ce port s'ensablant, on construisit au cinquième siècle les nouvelles installations de *Classe*, le *portus nouus* de Sidoi-

[78] Sur les églises de Ravenne, voir F. W. Deichman, *Ravenna*, Baden-Baden, Wiesbaden, 1958-1974.

[79] Fig. 73. Cette mosaïque a subi diverses restaurations, qui n'ont toutefois pas affecté sensiblement cette partie de la paroi. Cf. G. Bovini, *La raffigurazione della civitas classis e dell'imboccatura dell'antico porto della città nei mosaici di San Apollinare nuovo di Ravenna, Congresso Classe 1961*, p. 61-86.

[80] F. Rebecchi, *Genèse et transformation d'une escale maritime : Ravenne et ses ports de l'époque romaine à l'époque byzantine, Caesarodunum*, Suppl. 32, 1979.

[81] *Rex Theodericus fauente Do/et bello gloriosus et otio/ fabricis suis amoena coniungens/sterili palude siccata hos hortos/suaui pomorum fecunditate ditauit.*

ne Apollinaire[82], dont la date tardive semble attestée par les fouilles les plus récentes, puisqu'on n'y a découvert que du matériel des quatrième-sixième siècles[83].

Ces hypothèses, qui demanderaient évidemment une confirmation archéologique, ont au moins le mérite d'être cohérentes et de proposer un schéma d'évolution des différents ports de Ravenne en accord avec les textes et les données de fouilles qu'on possède. S'il s'avérait juste, il faudrait en conclure que le port-canal qu'on nomme d'ordinaire le «port d'Auguste» est en réalité tardif.

Il faut enfin mentionner un dernier port, le *Portus Lionis*, à environ 5 kilomètres au nord de Ravenne, derrière le cordon littoral : il est connu par un passage du *liber Pontificalis* qui assure que Théodoric y débarqua avec ses dromons, venant du nord[84]. Mais il est actuellement impossible de préciser depuis quand ce port existait à l'époque où ces faits sont rapportés.

MISÈNE

Malgré sa qualité de principal port militaire de la Méditerranée, la base de Misène n'a jamais été fouillée. Cette particularité explique que, jusqu'à nos jours, on s'en soit tenu à l'étude ancienne de J. Beloch pour la connaissance, très sommaire, de Misène : l'étude de la toponymie, des restes visibles, et des zones cimétériales avait permis au savant allemand de proposer un plan du site qu'on a constamment reproduit depuis[85]. Les chapitres consacrés à Misène dans le tome de la *Forma Italiae* paru en 1979 ont pour principal mérite d'être récents, et de répertorier plus ou moins bien les vestiges connus : on ne leur demandera pas davantage[86].

[82] Sidoine, *Epist.* I, 5,5.

[83] G. Bermond-Montanari, *op. cit.* Voir aussi M. G. Maioli, *Not. arch. Med.*, 26, 1980, p. 5.

[84] Testi Rasponi, *op. cit.*, XXI : *et uenit exinde (Theodoriacus) cum dromonibus in Portu Lione*. Sur la localisation du port, Schmiedt, *art. cit.* p. 56.

[85] J. Beloch, *Campanien*, Berlin, 1879, planche h.t. C'est sur cette étude que se fonde notamment Lehmann-Hartleben, *op. cit.*

[86] M. Borriello – A. D'Ambrosio, *Forma Italiae*, I, XIV, *Baiae-Misenum*, Florence, 1979.

La date de l'établissement de la base reste hypothétique : deux passages de Suétone et de Tacite, que rien ne permet de suspecter a priori, attribuent, sans précision, cette construction à Auguste[87]. On a tenté, naturellement, d'affiner cette chronologie, en la liant à divers événements du règne du premier empereur : la date de 31, proposée sans aucune raison ni justification par A. De Franciscis ne peut être, semble-t-il, qu'un *terminus post quem*, car si rien ne permet de penser à une fondation antérieure à Actium, rien ne permet non plus de supposer que la victoire d'Octavien a entraîné, ipso facto, l'établissement de la flotte à Misène[88]. Les sources ne parlent, pour cette époque, que de Fréjus[89].

La date de 27 avant notre ère a paru à C. Starr, puis à G. Jacopi, un *terminus ante quem* probant, sur la foi d'une inscription funéraire d'un triérarque affranchi, appelé *Caesaris l(ibertus)* : la mention *Caesaris*, et non *Augusti*, a fait croire à ces deux auteurs que le défunt en question ne pouvait être qu'un affranchi d'Octavien, avant qu'il ne revête le titre d'Auguste[90]. L'usage épigraphique est pourtant moins strict, et bien des inscriptions d'Auguste même, voire de ses successeurs julio-claudiens mentionnent des affranchis qui se disent *Caesaris l(iberti)*[91]. A cet égard, l'inscription du triérarque Misénate n'est pas probante, et ne peut être invoquée pour étayer une datation haute de la fondation de Misène.

On a pensé, en outre, à 22 avant J.-C., comme date d'établissement possible de la flotte à Misène, parce que cette année voit la remise de la Narbonnaise au gouvernement du Sénat, et qu'on imagine que le port de Fréjus, a, *ipso facto*, cessé d'exister, les proconsuls ne pouvant avoir de troupes à leur disposition[92]. L'argument ne tient évidemment pas, d'une part parce que Fréjus subsistait encore comme base navale sous Tibère, d'autre part parce que

[87] Tacite, *Annales* IV, 5, 1 ; Suétone, *Aug.* XLIX, 1. On verra aussi Végèce, IV, 31-32.

[88] A. De Franciscis, *L'attività archeologica nelle provincie di Napoli e Caserta, il sacello degli augustali a Miseno, Convegno di Studi sulla Magna Grecia*, 10, 1970, p. 431-452.

[89] *Supra* p. 171.

[90] CIL X, 3357 : *C(aio) Iulio, Caesaris/l(iberto, Automato, trierar(cho),/ Iulia C(aii) l(iberta) Plusia soror/fecit et sibi et suis*. Cf. *Starr*, p. 26 n. 10 et G. Jacopi, *op. cit.* p. 532. Cf. aussi *Kienast* p. 17.

[91] Voir P. R. C. Weaver, *Familia Caesaris. A social study of the Emperor's freedmen and slaves*, Cambrige, 1972, notamment p. 49.

[92] O. Fiebiger, *Classis, R.E., op. cit.*, col. 2636.

rien ne permet d'affirmer que la naissance de Misène dépendait directement de l'abandon de Fréjus.

La mention de Misène dans l'*Enéide*, donc avant 19 (date à laquelle meurt Virgile), n'est pas non plus une preuve décisive[93] : ce n'est pas le port de Misène et ses activités qui sont décrits par le poète, alors que le lac Averne et le *Portus Iulius* ont droit à de nombreux vers, mais le héros Misène que le pieux Enée rencontre lors de sa descente aux Enfers. Il ne s'agit pas là, semble-t-il, d'une mention suffisante pour croire que le port existait déjà car le site de Misène était connu avant même que la flotte ne s'y établisse, et des villas républicaines y étaient construites[94]. Virgile n'aurait pas manqué de décrire le site et d'y faire se dérouler quelque événement, comme il le fait pour l'Averne, si Misène avait déjà été la grande base qu'on imagine. Loin d'être un terminus *ante quem*, l'Enéide nous paraît, à cet égard, être plutôt un terminus *post quem*, car le silence du poète sur les activités de la base s'explique mal dans le cas contraire.

Plus sérieuse paraît être la date de 12 avant J.-C., proposée par divers auteurs modernes comme *terminus ante quem* pour la fondation du port[95]. C'est à ce moment, en effet, que meurt Agrippa, et l'on a, depuis longtemps, reconnu la similitude des lieux entre le *Portus Iulius*, choisi et aménagé par le gendre d'Auguste, et Misène : même lac interne, précédé par un avant-port naturel qui donne sur la mer. Comme l'on sait que le *Portus Iulius* était peu profond[96], il est tentant de penser que ce défaut a motivé la création d'une nouvelle base, identique à la première, et que c'est le même homme qui a procédé aux deux opérations[97].

On retiendra cette hypothèse, car elle est assez convaincante, mais sans la transformer en certitude : on a vu, en effet, que le *Portus Iulius* avait certainement été abandonné assez tôt, ce qui laisse supposer qu'il s'est écoulé une vingtaine d'années avant que l'ancien port d'Agrippa fût remplacé par Misène[98]; d'autre part,

[93] VI, 156-182 et 212-235. Cf. D'Ambrosio, *op. cit.* p. 24.

[94] *Ibidem*. J. H. D'Arms, *Romans on the bay of Naples*, Cambridge, Mass. 1970.

[95] *Ibidem* et G. Vitucci, *Classis Misenatium. Qualche problema storico-antiquario, Atti dei convegni Lincei*, 33, *I Campi Flegrei nell'archeologia e nella storia*, Roma, 1977, p. 181-189.

[96] *Supra* p. 169.

[97] G. Susini, *Miseno e Ravenna : parallelo critico delle fonti, CCAB*, 14, 1967, p. 367-379.

[98] *Supra* p. 170-171.

rien ne prouve que la réalisation de la nouvelle base ait été effectuée par Agrippa en personne même s'il en a bien eu l'idée, ce qui paraît vraisemblable. Il est, à cet égard, caractéristique de constater le peu de place que Strabon consacre à Misène dans sa *Géographie*, écrite dans les premières années du règne de Tibère : la base n'avait peut-être pas encore toute l'importance que les historiens postérieurs lui ont accordée[99].

Il faut, dans ces conditions, tout en conservant à Misène une origine augustéenne, que rien, a priori, ne permet de mettre en doute, puisque la tradition littéraire l'autorise, proposer une chronologie légèrement plus basse que celle de C. Starr : plutôt qu'une date haute dans le règne d'Auguste, une date postérieure à la rédaction du livre VI de l'Enéide (soit la fin des années 20) paraît plus plausible. Il vaut mieux ainsi en revenir à l'imprécision chronologiques des premiers historiens modernes de la marine romaine, qui avouaient que rien ne permet de proposer une date précise pour l'établissement de la flotte à Misène[100].

La topographie de la zone n'est guère mieux connue que sa chronologie, dans la mesure où l'absence de fouilles rend illusoire toute certitude. On peut toutefois hasarder quelques remarques : l'organisation des lieux est rendue peu claire par l'existence d'un certain nombre de vestiges, notamment la Piscina Mirabile, le «phare», les ruines de la presqu'île de Misène, ainsi que le nom de Miliscola, dérivé, selon certains, de «*militum schola*» (fig. 12); tous ces restes ont naturellement été attribués à la base de Misène, alors que l'étendue même du terrain sur lesquels ils sont situés exclut précisément qu'il s'agisse d'un centre habité unique. A cela, il convient d'ajouter qu'un pointage des vestiges identifiés comme nécropoles dans la *Forma Italiae* aboutit à une répartition telle qu'il ne reste plus guère de place pour les zones habitées. Misène est ainsi partout et nulle part[101].

[99] Strabon V, 4, 5.

[100] K. Lehmann-Hartleben, p. 117; V. Chapot, p. 67 et O. Fiebiger, *De classium historia* p. 290. On a voulu quelquefois utiliser la date de fondation du port de Ravenne, au demeurant inconnue, pour dater celle de Misène, qui serait contemporaine, au dire de Suétone et de Tacite (*Loc. cit.*, supra). Ces auteurs ne disent nulle part que les deux fondations sont concomittantes, mais qu'elles sont toutes deux augustéennes. Sur la date de fondation du port de Ravenne, cf. *supra* p. 178.

[101] L'idée d'une base insérée dans le tissu urbain du municipe est encore soutenue par G. Susini, *loc. cit.* p. 376.

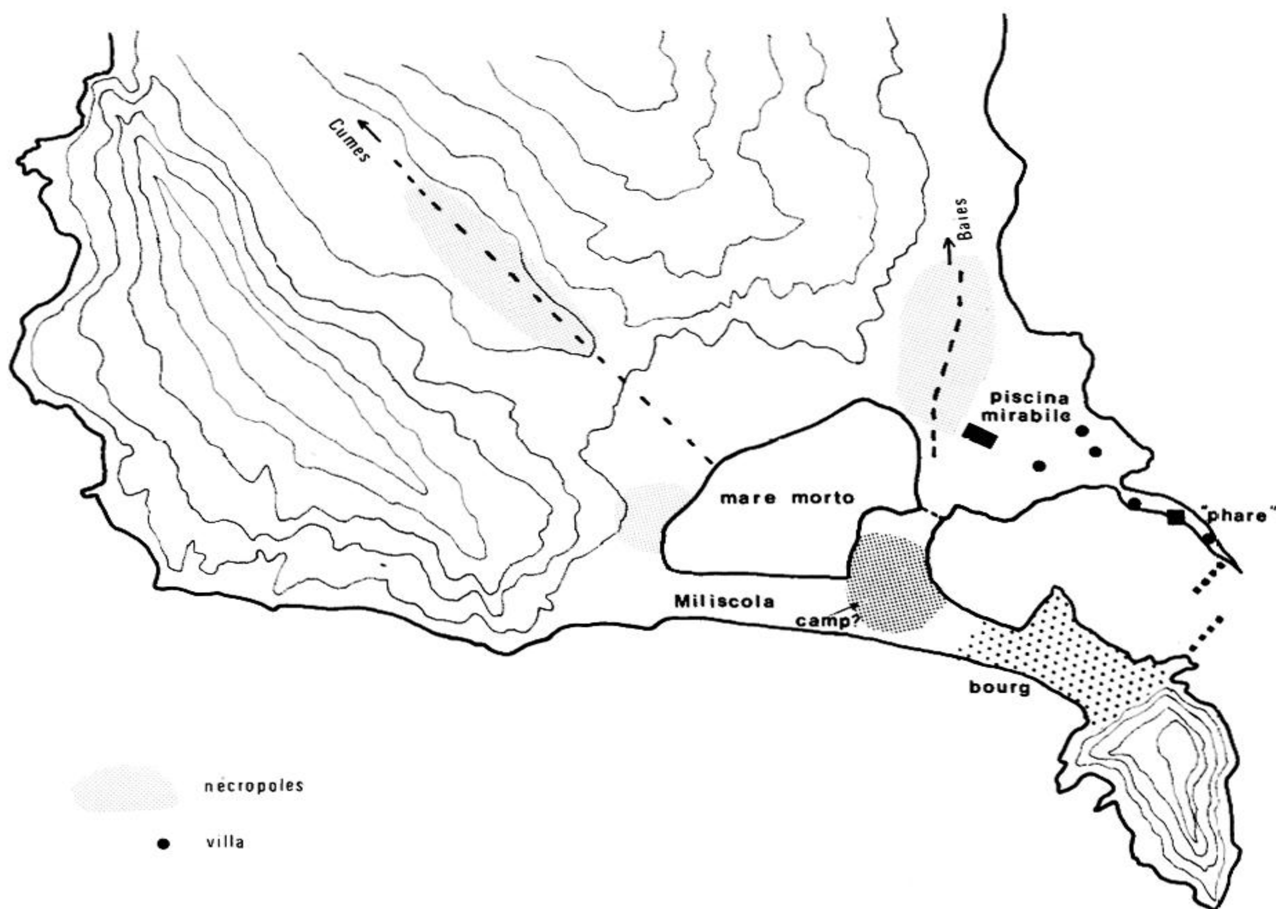


Fig. 12 – Misène.

Pour essayer de clarifier ces problèmes, on peut remarquer, tout d'abord, que les textes, épigraphiques et littéraires, font mention d'une base militaire et d'un centre habité, devenu municipe[102]; or, étant donné les habitudes romaines, il est peu concevable que les deux aient été mêlés; dans la mesure où quelques fouilles récentes, ainsi que l'existence de vestiges connus depuis longtemps, notamment le théâtre[103], montrent que le cap Misène était le siège d'un habitat civil, on ne peut localiser les installations de la flotte dans cette région; en outre, la géographie de la zone ne permet pas partout une installation : ainsi les pentes ouest du lac Misène sont-elles trop fortes pour permettre l'implantation de

[102] Sur ce municipe, voir *Forma Italiae, op. cit.*, p. 25 et note 205, avec la bibliographie.

[103] *Forma Italiae*, n° 136.

structures portuaires; celles du nord le sont moins, mais semblent assez mal se prêter à un établissement maritime, au demeurant loin de la mer libre. Quant à la zone sud de Bacoli, à l'est de la Piscina Mirabile, elle doit être exclue, étant donné que diverses villas y ont été reconnues[104].

On ne peut donc envisager réellement qu'une zone, celle de Miliscola, ainsi que la bande de terre qui sépare le Mare Morto de l'anse de Misène; faut-il, comme on le fait traditionnellement, y ajouter la Piscina Mirabile, et les ruines avoisinantes? A cet égard, un examen des implantations cimétériales permet de clarifier les problèmes : on peut, en effet, distinguer deux aires de nécropoles : la première au nord-ouest, sur la route de Torre Gaveta, vers le lieu dit Capella[105]. Cette zone se prolonge vraisemblablement vers le sud, en bordure du lac, dans un lieu nommé Sepolcreto Antico, où des sépultures ont été reconnues[106]. Une deuxième grande zone de nécropoles est située le long de la route Misène-Bacoli-Baies, donc entre Misène et la Piscina Mirabile[107]. D'autres sépultures, au demeurant moins certaines, à nos yeux, sont signalées dans la presqu'île de Misène : c'est le cas, par exemple, de l'inscription cataloguée au numéro 179 de la *Forma Italiae*. Les données de fouilles mentionnent seulement que l'épitaphe fut retrouvée en 1884, «presso il Mare Morto»[108], ce qui ne justifie pas forcément une localisation entre le Mare Morte et la mer. Par analogie, le numéro 180 de la même *Forma Italiae* doit être exclu, car il repose sur une localisation tout aussi vague[109]. On peut hésiter pour les numéros 168-170 de la *Forma*, situés par d'Ambrosio au pied de la presqu'île de Misène, alors qu'ils proviennent de la «località» Miliscola, sans plus de précision. On n'hésitera guère, en revanche, à récuser les numéros 176-178, situés en pleine ville, selon la *Forma*, mais retrouvés, en réalité, hors contexte archéologique[110].

[104] *Forma Italiae* n° 108, 128; citernes n° 106/107, 114, 119, 124, 125 (sans compter 118, la Piscina Mirabile).

[105] *Forma Italiae* n° 185, 189, 174, 175, 181, 189.

[106] *Forma Italiae* n° 173.

[107] *Forma Italiae*, n° 120, 117, 121-126, 111, 100, 104, 96-98.

[108] Cf. *NS* 1884, p. 429; *Dessau* 2888; *EE* VIII, 426.

[109] «Nel sito in fondo Mar Morto, alla distanza di circa m. 150 del Mare» (*Forma*).

[110] Le numéro 176 provient «da un sito non determinato di Miseno»; le n° 177 a été retrouvé dans l'eau; le n° 178 n'a pas de localisation.

Ces remarques entraînent deux conséquences : comme on le prévoyait, la zone nord-est de l'anse de Misène, le long de la route Misène-Bacoli, ne peut être retenue comme site de la base, puisqu'elle est occupée par les nécropoles; mais en outre, il est probable que la Piscina Mirabile, malgré la tradition, n'a rien à voir avec l'établissement de la flotte, dont elle est séparée par une zone cimétériale : il est, en effet, fort peu probable que les installations militaires aient été dispersées, compte tenu de ce que nous savons des habitudes de la castramétation romaine : à Misène comme à Ravenne, à Douvres ou à Boulogne, il y avait sans aucun doute un camp, construit selon les règles de l'art, dont il serait très étonnant qu'il n'ait pas été protégé par une enceinte[111]. Il semble dès lors inconcevable que la réserve d'eau principale, qu'on dit être la Piscina Mirabile, ait été située à plus de 700 m à vol d'oiseau du canal qui relie le Mare Morto à la mer, soit peut-être un kilomètre ou plus si les installations de la base étaient bien situées au pied de la presqu'île de Misène ou sur la rade de Miliscola. Plus vraisemblablement, il faut reconnaître dans la Piscina Mirabile la citerne d'une des nombreuses villas de la région de Bacoli/Bauli. Au demeurant la base même de Misène n'avait pas besoin d'une citerne loin de ses casernements : depuis Auguste, en effet, elle était reliée à l'aqueduc de Campanie, qui lui fournissait directement l'eau nécessaire[112]. Il ne reste donc comme localisation possible de la base que la zone comprise entre le pied du Cap Misène et le bourg de Miliscola, soit la rive sud-est et sud du Mare Morto.

Le nom même de Miliscola, inexpliqué pendant des siècles (ainsi que sa variante Miniscola) a été interprété depuis la fin du dix-huitième siècle comme une contraction de *Militum schola*, et la place qui porte le toponyme aurait ainsi conservé le souvenir des établissements de la flotte. Le raisonnement semble d'autant mieux assuré que la découverte en ce lieu d'une inscription commençant par *Schola armatur* a permis à certains de rapprocher *armatur(arum)* de *militum*. J. Beloch identifiait ainsi la plage de Miliscola comme la place d'armes[113].

[111] *Supra* p. 159.

[112] Sur la Piscina Mirabile proprement dite, voir la *Forma Italiae* n° 118, sur l'identification Bacoli/Bauli, voir *ibidem*, p. 21-24. Sur l'aqueduc I. Sgobbo, *L'acquedotto romano della Campania*, *NS*, 1938, p. 75-97.

[113] Beloch, *op. cit.* p. 200.

Seul E. Vergara Caffarelli a contesté cette interprétation[114] : remarquant, en effet, que l'inscription en question est tracée par deux mains différentes, il en conteste l'homogénéité chronologique[115]. La première ligne, où sont gravés les mots *schola armatur* serait de la même main que l'inscription latérale, qui mentionne la date de 159, tandis que le reste du texte serait un réemploi tardif, daté par un lemme de Th. Mommsen du cinquième siècle[116], à une date où il n'y avait plus, selon lui, de flotte à Misène. En outre, *militum schola*, n'est nullement identique à *schola armaturarum*, les *armaturae* étant sans doute des *immunes*. Enfin E. Vergara Caffarelli remarque avec raison que le mot *schola* n'évoque nullement une place d'armes, mais un *collegium*. Toutes ces confusions interdisent, selon cet auteur, de retenir pour Miniscola l'étymologie proposée généralement, et de reconnaître dans cette place le lieu de la *schola armaturarum*.

De ce raisonnement[117], il faut conclure qu'on ne doit pas associer étymologiquement Miniscola et *Schola armaturarum*, et que le mot *schola* ne signifie pas place d'armes, ce qu'on savait déjà; en outre, l'origine sémantique de Miliscola n'est peut-être pas certaine, encore qu'elle semble transparente. Rien, toutefois, dans cette démonstration, n'interdit de placer la base navale dans cette région des champs Phlégréens, d'autant comme nous l'avons vu, qu'il n'y a pas d'autre endroit possible, et que des ruines, malheureusement mal localisées, y ont longtemps été visibles[118].

Il reste évidemment à préciser, si faire se peut, où se trouvait la base : on a beaucoup sollicité, pour ce faire, deux lettres de Pli-

[114] E. Vergara Caffarelli, *Note di topografia Misenate, Atti del 5 Congresso di Studi Romani*, 1938, II, p. 263-273.

[115] *CIL* X, 3344 : *Schola Armatur(arum)./Fl(auio) Mariano, u(iro) p(erfectissimo), praef(ecto)/classis et curatori reip(ublicae) Misenatium, cuius/ nobis argumentis/ponte(m) ligneum qui per/multo tempore uetustate/conlapsus adque destitu/tus fuerat, per quo nullus/hominum iter facere/potuerat, prouidit, fecit/dedicauitque, ob meritis eius/honestissimus ordo digno/patrono.* In latere : *Dedicata Idib(us Aprilib(us)/ [Quin]tillo et Prisco/ c o(n)s(ulibus).*

[116] «*Posterior titulus saeculi est opinor quinti*», au numéro 3344.

[117] La datation du quatrième siècle paraît la plus probable. Cf. *PLRE*, s.v. *Marianus*.

[118] J. Beloch, *op. cit.* p. 196. Ces ruines n'étaient plus visibles au temps de J. Beloch contrairement à l'opinion de D'Ambrosio (*Forma* p. 26) qui a mal compris le texte allemand.

ne le jeune à Tacite[119]. L'auteur y décrit d'abord les premières heures de l'éruption de 79, vécues depuis Misène, puis, après le départ de son oncle, la suite des événements et la panique populaire. Le texte nous apprend notamment que la villa des *Plinii* se trouve près de la mer, à côté d'un endroit élevé d'où on peut découvrir la baie de Naples, à l'intérieur de l'*oppidum* d'où la foule s'enfuit, en suivant une longue bande plate le long de la mer. De là, on découvre à la fois Capri et la pointe du Cap Misène[120]. Ce dernier lieu étant très vraisemblablement Miliscola, seul endroit plat, en bord de mer d'où l'on découvre à la fois Capri et la pointe de Misène, l'*oppidum* ne peut être que le cap Misène, où nous savons déjà, d'ailleurs, qu'était située la ville. C'est donc là que se trouve l'habitation du commandant de la flotte.

Mais faut-il en conclure que l'ensemble de la base se trouve au pied même du cap Misène, dans la zone où existe déjà le théâtre? Outre qu'une telle précision n'est pas autorisée par les textes[121], on ne peut souscrire aisément à l'idée qu'une partie des logements des officiers doit être localisée en plein habitat civil, alors que les casernements des soldats seraient dispersés le long du Mare Morto, donc très loin de cet endroit. Le fait que le commandant de la flotte habite quelque part sur le cap Misène n'implique nullement que sa résidence soit située à l'intérieur de la base, donc que l'habitat militaire et le *uicus* civil soient mêlés sur le cap Misène : d'une part, il est possible que, dans certains cas, le *praetorium*, résidence officielle d'un chef d'unité, ait été situé hors du camp lui-même[122]. D'autre part, il n'est pas impossible que Pline, grand bourgeois et officier de haut rang, ait eu, en dehors même des bâtiments militaires, une villa privée à Misène, comme c'était le cas de bien d'autres personnages importants. Les lettres

[119] J. Beloch, *op. cit.* p. 197; E. Vergara Caffarelli, *op. cit.* G. Susini, *Miseno e Ravenna : parallelo critico delle fonti, CCAB*, 14, 1967, p. 367-379.

[120] VI, 16, 4-5 : *Erat Miseni... Poscit soleas, ascenditque locum ex quo maxime miraculum illud conspici poterat.* VI, 20, 4 : *Resedimus in area domus, quae mare a tectis modico spatio diuidebat* : 7 : *tum demum excedere oppido uisum est*; 8 : *egressi tecta consistimus... in planissimo campo*; 11 : *nubes... cinxerat Capreas et absconderat, Miseni quod procurrit abstulerat.*

[121] E. Vergara Caffarelli localise très précisément la maison de Pline au pied de la Punta Terone. J. Beloch, plus prudent, s'était abstenu.

[122] Voir notamment le cas possible de Ksar Khelane-Tisavar, et les commentaires de R. Rebuffat, *Inscriptions militaires au génie du lieu d'Ain Schkour et de Sidi Moussa Bou Fri, BAM*, X, 1976, p. 157.

de son neveu évoquent plus vraisemblablement une villa maritime (dont nous ne savons s'il s'agit d'une demeure privée ou de fonction) qu'un PC de commandement; dans ces conditions, le texte de Pline le Jeune ne nous autorise pas à localiser une partie de la base entre la punta Serparella et la punta Terone, là où nous savons qu'était installé l'habitat civil, notamment le théâtre[123].

Les structures portuaires proprement dites, quoique très mal connues, posent moins de problèmes : on connaît depuis longtemps les avancées de deux môles qui ferment l'entrée de la rade[124] : la jetée sud, prenant appui sur la Punta Terone, est constituée de deux rangées de piles disposées en quinconce, sur une longueur de 180 m; l'autre jetée prend appui sur la Punta Pennata un peu au nord de la pointe elle-même, de sorte que les deux môles, au lieu de se faire face, sont légèrement décalés[125].

Le passage entre le Mare Morto et la rade devait s'effectuer vraisemblablement à travers l'émissaire qui est encore conservé, et sur lequel passe la route moderne. S'agit-il là de l'endroit où était placé le *pons ligneus* dont parle l'inscription *CIL* X, 3344[126]? On peut le supposer, à la suite de J. Beloch et de K. Lehmann-Hartleben, sans avoir d'absolue certitude[127].

Il faut enfin mentionner le «phare», qui a fait l'objet d'une publication de A. Maiuri[128]. Il s'agit d'un monument de forme générale quadrangulaire, situé sur la rive nord de l'anse dite Mari-

[123] Quant aux vestiges 134 de la *Forma Italiae*, identifiés comme vestiges portuaires (avec interrogation) par D'Ambrosio, on ne peut se prononcer : il s'agit de bâtiments apparemment allongés, séparés par des cloisons qui déterminent des espaces de 3-4 m à 6-7 m. Ce plan ressemble assez à celui d'*horrea*. Ils sont situés, assez près de l'eau au pied de la ville et leur appartenance reste peu claire : base militaire? Port? Ville?

[124] Curieusement oubliées par la *Forma Italiae*!

[125] Voir Lehmann-Hartleben, 7, p. 176-177. Quant à l'opinion de E. Vergara Caffarelli, *loc. cit.* qui voit dans les deux tunnels creusés sous la Punta Pennata les restes d'une route côtière antique, on voit mal où celle-ci pourrait se diriger, puisque le port de Misène se trouve précisément à cet endroit. Si ces tunnels sont antiques et artificiels(?) ils peuvent avoir servi pour créer un courant entre la mer libre et le port, afin d'éviter que celui-ci ne s'ensable, comme le *Portus Iulius* (cf. J. Beloch, *op. cit.*, p. 196; *Lehmann-Hartleben*, p. 77).

[126] *Supra* n. 115.

[127] *Lehmann-Hartleben*, p. 176. L'émissaire près de Miliscola est moderne (cf. *Forma* nº 172).

[128] A. Maiuri, *La specola Misenate, Rendiconti della accademia di archeologia, lettere e belle arti*, Napoli, XXIV, XXV, 1949-1950, p. 257-285.

na di Pennata[129], donc sensiblement à l'écart du port. L'ensemble, large de 21,80 m, renferme à son tour un nucleus central carré, large de 18,24 m, dont les murs se prolongent jusqu'à la construction périmétrale, déterminant ainsi diverses petites pièces. Chaque espace est couvert d'une voûte surbaissée. Dans un deuxième temps, les structures ont été considérablement renforcées, et des pièces d'angles ajoutées[130].

L'identification de cet ensemble comme phare soulève des difficultés : non seulement, comme l'a souligné A. Zevi-Gallina, ce «phare», qui n'est pas à l'entrée du port, et est masqué, vers le sud, et même l'ouest (donc vers le large) par le cap Misène est bien mal placé[131]. En outre, son plan qui, comme le reconnaît lui-même A. Maiuri, est plutôt celui d'un tombeau, ne correspond nullement à ce qu'on peut savoir des phares antiques, notamment des deux seuls qui soient encore conservés sur quelque hauteur : celui de Leptis Magna et celui de la Corogne[132]. Il manque essentiellement à ce «phare» de Misène une rampe d'accès vers le haut, et c'est pourquoi nous hésitons à l'authentifier comme tel[133].

Pour résumer nos «connaissances» sur la topographie des installations militaires et navales de Misène, on peut suggérer une localisation du camp de la flotte soit sur la plage de Miliscola, soit sur la langue de terre qui sépare le Mare Morto de la rade : c'est de là, en effet, qu'on contrôle le mieux les deux bassins[134]. Le cap Misène, au relief assez tourmenté, devait être réservé à l'habitat civil. Les structures portuaires proprement dites sont très mal localisées : la rade devait évidememnt en abriter un certain nombre, mais on ignore si elles étaient réparties sur tout le pourtour, ce que les rives nord et abruptes ne semblent guère autoriser, ou si seule la rive ouest, au fond de la rade, le permettait. Il en va de même du Mare Morto : des installations tout le long du lac sem-

[129] *Forma Italiae* n° 122.

[130] Chronologiquement, le premier état serait augustéen, le deuxième de la fin du premier siècle.

[131] A. Zevi-Gallina, *EAA* s.v. *Miseno*.

[132] R. Bartoccini, A. Zanelli, *Il porto romano di Leptis Magna*, Rome, 1958; Th. Hauschild, *Der römische Leuchtturn von la Coruña (Torre de Hercules). Probleme seiner Rekonstruktion, Madrider Mitteilungen*, 17, 1976, p. 238-257.

[133] Voir M. Reddé, *La représentation des phares à l'époque romaine, MEFRA*, 91, 1979, 2, p. 845-872.

[134] Cette zone livre encore de très abondants tessons de céramique antique, bien visibles au milieu des cultures.

blent difficiles à imaginer : le périmètre de celui-ci atteint, en effet, 3 kilomètres. Il semble plus acceptable d'imaginer des installations sur la rive sud (Miliscola) et ouest, au moins au sud de l'émissaire[135].

LES PORTS ITALIENS DE LA CÔTE TYRRHÉNIENNE ET IONIENNE

Civitavecchia.

Près d'une vingtaine d'inscriptions des flottes de Misène et de Ravenne trouvées à Civitavecchia/*Centumcellae* ont laissé penser que ce port servait de base aux deux grandes flottes prétoriennes[136].

C'est Trajan qui décida la création du port, peut-être construit sur les plans d'Apollodore de Damas. Avant cette époque, en effet, nous n'avons aucune trace sûre d'un habitat sur l'emplacement de la future *Centumcellae*[137]. C'est dans une lettre de Pline le Jeune (VI, 31) que ce nom apparaît pour la première fois; il s'agissait alors de créer un port artificiel sur une côte démunie de bons mouillages naturels[138].

La description qu'en donne Pline correspond assez bien aux trouvailles archéologiques[139] (fig. 13) : le port est constitué par

[135] Voir *supra* p. 191-192 : les nécropoles, au nord de l'émissaire, conduisent à exclure cette zone comme site d'implantations militaires ou navales.

[136] *CIL* XI, 3525 à 3531, 3531 a à 3536; 7584; *NS* 1940, p. 194-195.

[137] La meilleure synthèse actuelle est constituée par S. Bastianelli, *Centumcellae (Civitavecchia), Castrum Novum (Torre Chiaruccia)*, Rome, 1954. Sur les diverses hypothèses qui concernent l'origine de la cité, voir p. 11-13.

[138] Il n'y a pas de grand port, à cette époque, entre Pise et Rome. Malgré l'accroissement des capacités d'Ostie sous Trajan, il pouvait paraître important de disposer d'un relais sur la côte étrusque, avec des docks.

[139] *Villa pulcherrima cingitur uiridissimis agris, imminet litori, cuius in sinu fit cum maxime portus. Huius sinistrum brachium firmissimo opere munitum est, dextrum elaboratur. In ore portus insula adsurgit, quae inlatum uento mare obiacens frangat tutumque ab utroque latere decursum nauibus praestet. Adsurgit autem arte uisenda; ingentia saxa latissima nauis prouehit oneraria. Haec alia super alia deiecta ipso pondere manent ac sensim quodam uelut aggere construuntur. Eminet iam et apparet saxeum dorsum impactosque fluctus in immensum elidit et tollit. Vastus illic fragor canumque circa mare. Saxis deinde pilae adicientur, quae procedente tempore enatam insulam imitentur. Habebit hic portus et iam habet nomen auctoris eritque uel maxime salutaris. Nam per longissimum spatium litus importuosum hoc receptaculo utetur.*

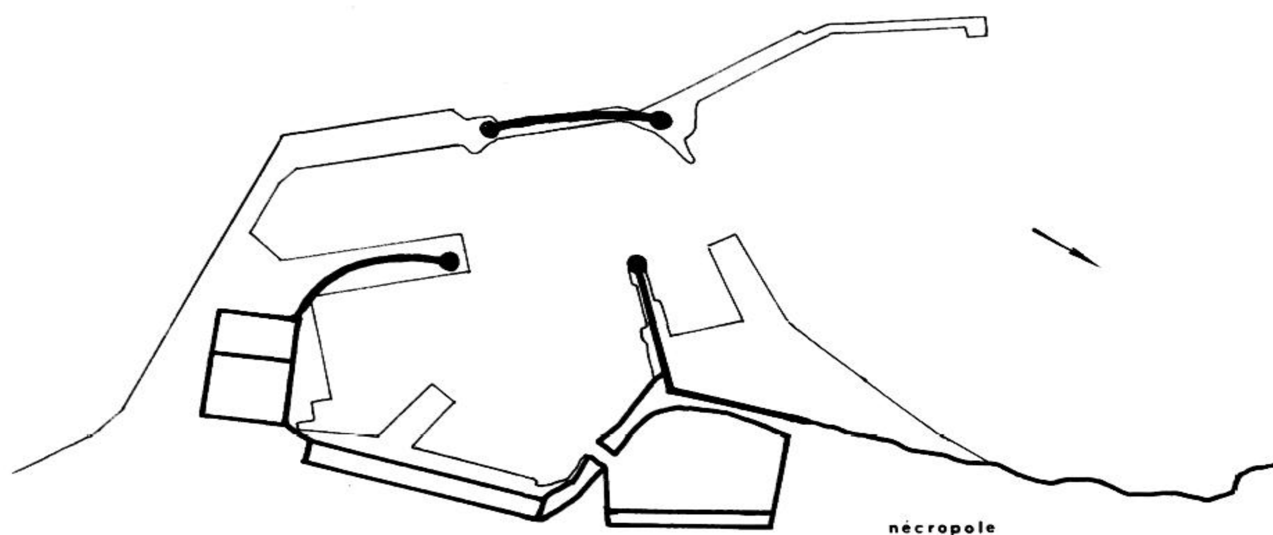


Fig. 13 – *Centumcellae*-Civitavecchia.

deux digues artificielles semicirculaires qui s'avancent en pleine mer; l'espace vers le large est bouché par une jetée. Actuellement, ces substructions ne sont plus visibles, car elles ont été englobées dans des darses modernes; elle étaient toutefois encore visibles au seizième siècle, puisque Léonard de Vinci en a effectué quelques dessins[140] et leur plan, conservé jusqu'au dix-neuvième siècle, apparaît sur une carte de 1879[141].

L'ensemble des jetées est constitué de gros rochers surmontés, pour le môle nord (Lazzaretta), de blocs de travertin grossièrement taillés[142]. La mention de *pilae* dans le texte de Pline laisse supposer des superstructures en arcades[143], dont certaines semblent avoir été retrouvées sur le môle de la Lazzaretta[144]. Elles apparaissent en outre sur un plan de marbre de Benoît XIII, muré en 1727 près de la darsène[145].

Chacune des jetées nord et sud était surmontée, à son extrémité, d'une tour circulaire, décrite par Rutilius Namatianus[146]. Celle

[140] Léonard, *Cod. Atlant.*, Milan, Rome, 1894, pl. I.
[141] Carta d'Italia, n° 142, II, NO au 25 000ᵉ, Istituto topografico militare, 1879.
[142] S. Bastianelli, *op. cit.* p. 37.
[143] *Supra* n. 139.
[144] S. Bastianelli, *op. cit.* p. 37-38.
[145] *Ibidem.*
[146] Rutilius Namatianus, *De Reditu suo*, I, v. 239 sq.
Ad Centumcellas forti defleximus austro;

du Bicchiere, au sud, a été détruite par les bombardements pendant la seconde guerre mondiale : elle avait un diamètre de 16 m et reposait sur une plate forme de béton. Son parement était en réticulé avec des files de briques. L'autre tour, remaniée au cours des siècles, existe encore; elle a un diamètre de 20 m. Sa partie inférieure, la seule qui soit antique, est en briques. Derrière cette tour, des travaux de dégagement modernes ont mis au jour un escalier d'accès et deux pièces de service[147]. Aux extrémités de la jetée brise-lame se trouvaient deux tours. L'une d'elles était encore visible au milieu du dix-huitième siècle; elle devait servir de phare, à moins que celui-ci n'ait été situé au milieu du môle[148].

Le port offre donc , comme le dit Rutilius Namatianus, la forme d'un amphitéâtre, constitué par le bassin principal, auquel il faut ajouter la «darsena vecchia», darsène intérieure artificielle presque complètement fermée, semblable à celle du port de Trajan à Ostie. Des sondages ont montré que le quai moderne reposait sur un quai antique, à parement de réticulé, construit en oblique vers le centre du bassin[149].

A divers endroits en bordure du port ont été trouvés des *horrea*, ainsi que diverses constructions (thermes d'époque sévérienne, acqueduc)[150]. Il est impossible de préciser si ces structures

Tranquilla puppes in statione sedent.
Molibus aequoreum concluditur amphitheatrum
Angustosque aditus insula facta tegit.
Attollit geminas turres bifidoque meatu
Faucibus artatis pandit utrumque latus.
Nec posuisse satis laxo naualia portu :
Ne uaga uel tutas uentilet aura rates,
Interior medias sinus inuitatus in aedes
Instabilem fixis aera nescit aquis,
Qualis in Euboicis captiua natatibus unda
Sustinet alterno brachia lenta sono.

[147] S. Bastianelli, *op. cit.* 37-40.

[148] S. Bastianelli, *op. cit.* p. 40. Cette dernière hypothèse, due à l'auteur, n'a pas réellement de fondement.

[149] S. Bastianelli, *op. cit.* p. 43.

[150] Sur ces diverses constructions, voir S. Bastianelli, *op. cit.*, p. 45 sq. *Idem, Civitavecchia, Rinvenimenti nell'area della città, NS*, 1940, p. 183-189; R. Bartoccini, *L'antico porto di Centumcellae, Civitavecchia, Pagine di storia e di archeologia*, Civitavecchia, 1961, p. 13-17. Un plan, illisible, du port est publié dans cet article p. 14. Sur les nouvelles fouilles, rien n'a été publié. Mention en est faite dans le *Repertorio degli scavi e delle scoperte archeologiche nell'Etruria meridionale (1939-1945)*, Rome, 1969, p. 36.

étaient destinées au port seul, ou à la ville, qui se dresse immédiatement derrière les magasins[151].

Sous le fort de Sangallo et Michelange, au sud, en bordure du bassin principal, des fouilles entreprise en douze jours avant la seconde guerre mondiale ont permis de dégager des murs perpendiculaires à ceux du bassin, et peut-être au quai. On y a reconnu diverses phases de construction au demeurant peu claires[152]. L'ensemble était décoré de peintures, de mosaïques, de plaques de marbre.

On a voulu voir, dans cet ensemble, les *naualia* du port et la résidence de l'officier qui commandait le détachement de la flotte («prétoire»). Actuellement, rien ne permet de justifier cette hypothèse. On ne saurait, dans ces conditions, préciser si l'un des deux bassins du port était réservé ou non au service de la flotte de guerre.

Celle-ci avait sa nécropole un peu au nord de la Darsena vecchia, à la place du «Reclusorio», en bordure de mer[153]. Toutes les épitaphes sont du deuxième et troisième siècle, aucune inscription plus tardive n'ayant été retrouvée[154]. 11 d'entre elles appartiennent à la flotte de Misène, 5 à celle de Ravenne, 3 sont lacunaires[155], et ne nomment aucune flotte.

P. Romanelli a souligné le rôle de Civitavecchia comme relais, à la fois vers le nord et vers les îles de la Méditerranée occidentale (Corse et Sardaigne)[156]. Le *portus Cosanus* était, en effet, à cette époque, en pleine décadence, et la côte ne comptait pas de port important avant Pise. Cette fonction de relais vers l'ouest avait peut-être, à l'origine, plus d'intérêt que celle de surveillance du port de Centumcellae, en pleine paix romaine[157]. Avec le temps,

[151] Plan de la ville dans S. Bastianelli, *op. cit.* p. 33.

[152] R. Mengarelli, *Civitavecchia, Edificio romano del Porto Traianeo di Centumcellae rinvenuto nel cortile del forte detto di Michelangelo, NS*, 1941, p. 179-186. On comprend mal, notamment, pourquoi les structures de briques sont chronologiquement antérieures au réticulé.

[153] Voir fig. 13.

[154] Le cimetière n'a été fouillé que très partiellement. Il était encore utilisé à la Renaissance, sous le nom de «Prato del Turco»: les galériens turcs des flottes pontificales y étaient enterrés.

[155] *Supra* n. 136.

[156] P. Romanelli, *La funzione del porto di Centumcellae, Civitavecchia, Pagine...*, *op. cit.*, p. 19-23.

[157] On a remarqué que des soldats de la flotte étaient stationnés parfois à

toutefois, et la décadence progressive des ports campaniens ou même d'Ostie, au cinquième et surtout au sixième siècle, Civitavecchia prit de plus en plus d'importance, au point de devenir le véritable port de Rome. A plusieurs reprises, en effet, Procope signale son rôle pendant la guerre des Goths[158]; il est vraisemblable que le port continuait alors de connaître une activité notable, et d'être le refuge de la flotte militaire.

Ostie et les autres ports.

Si l'on excepte la grande base qu'est Misène, et, dans une moindre mesure le relais de *Centumcellae*, quels sont les points d'appui de la flotte de guerre sur les côtes de la mer tyrrhénienne et de la mer ionienne?

Le port d'Ostie avait été, sous la République, l'un des principaux arsenaux de la marine romaine[159]. Il ne joua pas, toutefois, un rôle essentiel durant les guerres civiles, et sa fonction militaire était, dès cette époque, bien réduite. C'est pourquoi, même après les aménagements de Claude ou ceux de Trajan, les bouches du Tibre ne furent plus jamais la grande base qu'elles avaient été sous la République : les nécessités commerciales ne laissaient guère de place à d'importantes activités militaires dans un port déjà engorgé.

On aurait tort de croire, toutefois, qu'Ostie n'abritait plus aucun vaisseau de guerre : la fonction du port était trop essentielle dans la vie de l'*Urbs* pour qu'on le laissât tout à fait sans protection maritime[160]. Ainsi s'explique que diverses inscriptions de matelots, tant de la flotte Misenate que Ravennate aient été mises au

Lorium où existait une villa impériale, à mi-chemin entre Civitavecchia et Rome (*CIL* XI, 3735-6). Il est possible qu'un relais entre Rome et Centumcellae ait été confié aux marins, comme celui qui existait entre Ostie et Pouzzoles (Suétone, *Vespasien*, VIII, 3). Mais les preuves ne sont pas suffisantes pour qu'on puisse être affirmatif.

[158] Notamment VI, VII, 19. Voir G. Schmiedt, *I Porti Italiani nel alto Medio-Evo, Settimane di Studio del centro italiano di Studi sull'alto Medioevo, XXV, La navigazione mediterranea nell'alto Medioevo*, Spolète, 1978 p. 157.

[159] Sur ce rôle d'Ostie comme port militaire pendant la période républicaine, voir notamment R. Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford, 1960; J. Carcopino, *Virgile et les origines d'Ostie*, Paris, 1919.

[160] Sur la fonction des marins détachés à Ostie, voir *infra* p. 402.

jour dans la zone du *Portus*[161]. Il s'agissait sans doute de véritables détachements si l'on en croit une inscription de 186 qui mentionne des matelots de la flotte de Misène *sub cura cuiusdam trierarchi*[162]. En outre la présence apparemment permanente de soldats ravennates paraît probable. On remarquera ainsi que le fameux sesterce de Néron qui représente le port de Claude laisse voir un bateau long à côté de vaisseaux marchands (fig. 70)[163]. Il est vraisemblable que la flotte ne se réinstalla vraiment qu'après les agrandissements de Claude. Du moins n'avons nous aucune trace d'une escadre permanente sous les premiers Julio-Claudiens. En revanche, la marine militaire semble avoir eu des bateaux à Ostie dès le règne de Claude : celui-ci s'embarque du *Portus* pour son expédition contre l'Angleterre; Néron voulut s'enfuir, probablement sur des vaisseaux de guerre, en 68; enfin Suétone mentionne, sous Vespasien, la présence régulière de *classiarii* à Ostie[164]. On ignore malheureusement où ce détachement pouvait avoir son arsenal et ses casernements : ils devaient être dans l'un des deux bassins de Claude ou de Trajan, comme le suggère C. Starr[165].

L'existence d'un port d'escale des flottes prétoriennes à Ostie, et de détachements permanents de ces escadres doit évidemment être reliée à la présence des marins qui tenaient garnison dans l'*Urbs* : à Rome même, en effet, de très nombreuses épitaphes de gens de mer ont été retrouvées. La capitale, autrefois pourvue d'un arsenal, ne semble plus en avoir sous l'Empire : les *naualia* construits le long du Tibre, dans la boucle du champ de Mars, brûlèrent en 44 et ne semblent pas avoir été remplacés[166]. Bien

[161] Voir notamment *CIL*, XIV, 110, 191, 237, 4496-7. Aucune de ces inscriptions ne semble remonter au-delà de l'époque de Claude. Il n'y pas de preuve certaine que les inscriptions *CIL* VI, 3119, 3163, 3170 viennent de détachements en garnison à Ostie.

[162] *CIL* XIV, 110.

[163] *BMC* Néron, 131.

[164] Dion LX, 21,3; Suétone, *Néron* XLVII, *Vespasien* VIII.

[165] *Starr* p. 17. Un *nauale* ancien fut restauré dans le courant du deuxième siècle (*CIL* XIV, 376), mais on ne sait ni sa position topographique, ni s'il appartenait à la marine de guerre.

[166] Voir J. Le Gall, *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'Antiquité*, Paris, 1953, p. 103 sqq. G. Lugli, *Fontes ad topographiam veteris Urbis Romae pertinentes*, II, 1953, p. 58. F. Coarelli, *Navalia, Tarentum e la topografia del campo marzio meridionale, Quaderni dell'Istituto di topografia antica dell'Università di Roma*, V, 1968, p. 27-37 (ces ouvrages contiennent la bibliographie antérieure, aujourd'hui péri-

que les bateaux de guerre aient continué quelquefois de remonter le Tibre[167], il ne semble pas que l'*Urbs* ait eu un port militaire sous l'Empire, dans la mesure où les *castra* des marins, situés au sud-est du Colisée, sur l'Esquilin, et dans la XIVe région, ne sont pas placés dans des endroits propices à une activité maritime[168]. Il est possible, dès lors, que ce soit le *Portus* qui ait accueilli et abrité les bâtiments des vexillations navales en garnison à Rome[169].

En dehors d'Ostie, et, naturellement de Civitavecchia, les ports de la flotte militaire sont rares au nord du Tibre. Un certain nombre d'inscriptions ont été pourtant trouvées un peu au nord de Frégène, à Torre in Pietra (antique *Lorium*) et Palo (antique *Alsium*) : il s'agit d'épitaphes de la flotte de Ravenne comme de celle de Misène[170]. On n'en conclura pas, toutefois, que les escadres prétoriennes avaient là des bases, bien que, dans les deux cas, les lieux de trouvailles soient au bord de la mer; on sait, en revanche, que *Lorium* et *Alsium* étaient des lieux de villégiature des Empereurs, qui y possédaient des villas de plaisance[171]. Il est donc vraisemblable, comme le suggère C. Starr[172], que les marins aient été employés là comme courriers, ce qui suppose toutefois l'usage de navires, et leur présence dans ces eaux[173]. On rapprochera ces

mée). Les *naualia* républicains de Rome sont aujourd'hui placés par J. Le Gall et F. Coarelli entre le Pont Garibaldi et le Ponte Sisto, peut-être même un peu plus vers le nord, localisation qui s'accorde avec celle des sources antiques (voir G. Lugli, *op. cit.*). Les deux auteurs ne tiennent pas compte d'un fragment de la *Forma Urbis* de marbre (actuellement perdu), sur lequel aurait été inscrit le mot «*naualemf*» (interprété *nauale inferior*), ce qui permettait à Hülsen (*Diss. Pont. Acc.* 2, II, 1896, p. 175 sq.) de supposer l'existence d'autres *naualia* au *forum boarium*.

[167] Suétone, *Tib.* LXXII, 1; *Otho* VIII.

[168] *Starr* p. 20 et 23. Cf. *CIL* VI, 1091 et comm. ad *CIL* VI, 3149. Ces inscriptions, ainsi qu'un fragment perdu de la *Forma Urbis* (Jordan, 4,5 p. 54) permettent de localiser le camp des Misénates sur la via Labicana, entre les thermes de Trajan et San Clemente. Les *castra* des Ravennates sont plus difficiles à situer : il faudrait les chercher, selon D. Giorgetti, *Castra Ravennatium : indagine sul distaccamento dei classiarii a Roma, CCAB*, 24, 1977, p. 223-253, dans la zone Santa Maria in Trastevere, San Crisogono, Via della Lungaretta; leur cimetière pouvait être, sans certitude, dans le *columbarium* de la villa Doria-Pamphili.

[169] Sur le rôle des marins en garnison à Rome, voir *infra* p. 451.

[170] Torre in Pietra, *CIL* XI, 3735-3737; Palo : *CIL* XI, 3719.

[171] Voir à ce sujet les commentaires du *CIL* p. 547 et 549. Fronto, *De fer. Als.* 3 rappelle que Marc Aurèle s'embarque à Alsium.

[172] *Starr* p. 18.

[173] Sur cette utilisation comme courriers, voir *infra* p. 447.

inscriptions d'une épitaphe trouvée à *Tibur*[174], où des matelots effectuaient sans doute un service identique. Il est par contre plus difficile de se prononcer dans le cas de deux inscriptions ravennates trouvées l'une à Populonia, l'autre à Luni[175] : on sait que l'escadre de l'Adriatique naviguait assez souvent dans les eaux de la mer Tyrrhénienne, ce que prouvent les inscriptions trouvées tant à *Centumcellae* qu'en Corse[176] : il se peut qu'on ait là affaire à des marins morts au cours d'une simple escale, pendant une mission de routine. On ne suivra pas, en revanche, G. Schmiedt lorsqu'il affirme que le port de *Vada Sabatia* (Vado Ligure) était un port militaire sous le Haut-Empire[177] : la présence du lieu-dit «*naualia*» sur la Table de Peutinger ne suffit pas pour arriver à une telle conclusion, le toponyme pouvant remonter à une période antérieure à celle de l'Empire[178].

D'autres ports, au sud de Rome, ont pu abriter temporairement les bateaux de la flotte de Misène : Tacite mentionne ainsi Formies, en 64 et Terracine en 69[179]. Quant à Paestum où deux inscriptions de marins ont été découvertes, il peut s'agit d'une escale régulière vers le sud, à environ une journée de mer de Misène[180]. On comprend mal, en revanche, sur quel argument se fonde G. Schmiedt pour énoncer l'idée d'une station de la flotte de Misène à Reggio : le port est connu, en effet, comme base navale d'Octave pendant les guerres civiles, mais il n'est plus ensuite mentionné, avant le Bas-Empire, que par l'inscription d'un triérarque,

[174] *CIL* XIV, 3630.

[175] Luni : *NS* 1890, p. 380, nº 16; Populonia : *CIL* XI, 2606.

[176] Voir *supra*, p. 197 et *infra* p. 207.

[177] *Porti* p. 131.

[178] Sur Vada Sabatia, voir N. Lamboglia, *Liguria romana, studi storico-topografici*, I, 1939, p. 165-192. Lamboglia croit lui aussi à la fonction militaire de *Vada Sabatia*. Il y rattache la construction d'une tour triangulaire en pierres sèches, entourée d'une enceinte circulaire, située dans l'île de Bergeggi, un peu à l'ouest de Vada Sabatia. Cette tour est datée par lui du troisième-quatrième siècle. Mais il n'y a pour ce faire aucune évidence, ni de fouille, ni de typologie. L'itinéraire maritime de Rome à Arles, sans doute écrit pendant la deuxième moitié du premier siècle de notre ère, ne nous donne aucune indication précise sur d'éventuels ports militaires dans cette région (Cf. E. Lugand, *Note sur l'itinéraire maritime de Rome à Arles*, *MEFR*, 1926, p. 124-137).

[179] Tacite, *Hist.* III, 76-77; *Ann.* XV, 46.

[180] *AE* 1975, 271 et 272. Paestum est aussi le lieu d'une colonie de vétérans, cf. *infra* p. 533-534.

sans doute du début de l'époque julio-claudienne[181]. Reggio n'était probablement plus, alors, qu'un relais vers l'Orient.

Cette situation se modifie sensiblement vers la fin de l'Antiquité : Misène, bien qu'encore actif au quatrième siècle, voit son importance décroître, et la rade cesse probablement d'abriter une flotte de guerre conséquente au début du cinquième siècle[182]. La principale source à notre disposition, pour cette époque, la *Notitia Dignitatum*, n'indique pas d'autre base navale sur la mer tyrrhénienne. Seul le *Portus Pisanus* servait occasionnellement pour des opérations militaires puisque Stilichon y rassembla son escadre pour effectuer la traversée vers l'Afrique, contre Gildon[183]. Dans l'ensemble, toutefois, on assiste alors à un net ralentissement de l'activité des ports de cette côte et à une diminution de leur intérêt stratégique[184] : leur fonction militaire n'est plus qu'épisodique, alors que Misène avait constitué la principale base de l'Empire pendant trois siècles. Seule la reconquête byzantine redonnera de l'importance aux ports occidentaux de l'Italie[185].

LES ÎLES DE LA MER TYRRHÉNIENNE

La Sardaigne.

La Sardaigne comme la plupart des îles de la Méditerranée, offrait une bonne base militaire, et Sextus Pompée y avait établi une de ses flottes[186]. La marine impériale ne pouvait pas ne pas s'y intéresser, étant donné son intérêt stratégique.

[181] Appien, *BC* V, 81, 84; Dion XLVIII, 18, 47. G. Schmiedt, *Antichi Porti d'italia*, Florence, 1975, p. 110-111; cf. *AE* 1975, 284.

[182] *Infra* p. 647 sqq.

[183] Claudien, *Bell. Gild.* I.
Portuque rates instaurat Etrusco. . .
Ut fluctus tetigere maris, tunc acrior arsit
Impetus; adripiunt naues ipsique rudentes
expediunt et uela legunt et cornua summis
Adsociant malis; quatitur Tyrrhena tumultu
Ora nec Alpheae capiunt naualia Pisae.

[184] Cf. J. Rougé, *Ports et escales dans l'Empire tardif, Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto Medioevo, XXV, La navigazione mediterranea nell'alto Medioevo*, Spolète, 1978, p. 67-128.

[185] G. Schmiedt, *I porti* p. 128-258.

[186] Voir Dion XLVIII, 30. Sur l'histoire de la Sardaigne en général, et sur celle

Le principal port semble avoir été *Caralis*/Cagliari, un des meilleurs de l'île depuis l'époque punique, de surcroît placé face aux côtes d'Afrique. Des fouilles effectuées en 1886 ont permis, en effet, de retrouver, à l'angle du viale Principe Umberto et de la via Gesù e Maria diverses inscriptions funéraires de soldats de la flotte, dans un lieu qui était vraisemblablement la nécropole[187]. Au total, sept épitaphes, qui toutes mentionnent la *Classis Misenensis* ont été retrouvées à Cagliari[188]. Leur datation peut s'appuyer sur deux critères : la plupart mentionnent le titre de *praetoria*, et sont donc postérieures à l'époque flavienne[189]; l'omission de la filiation et de la tribu a parfois fait dire qu'elles étaient antérieures à la constitution antoninienne[190] mais on sait qu'il ne s'agit pas là d'un critère certain de chronologie. L'une d'entre elles, toutefois, ne mentionne pas le titre de *praetoria*, et sa formule funéraire, au nominatif, peut laisser penser à une datation antérieure aux Flaviens[191]. Rien n'empêche, en effet, de penser que les flottes romaines patrouillaient dans cette zone au premier siècle après J.-C., puisqu'elles le faisaient déjà à l'époque républicaine. Plus que la présence de brigands, à l'intérieur des terres, la situation maritime de Cagliari justifiait l'existence d'une base[192]. Celle-ci, malheureusement, n'a pas, à ce jour fait l'objet de fouilles et sa localisation comme son plan restent mystérieux[193].

La fréquentation de ces eaux par la flotte de Misène ne surprend pas, et répond à la répartition des zones d'opérations décrite par Végèce (IV, 31). Il ne semble pas, en revanche, que la flotte de Ravenne ait circulé dans ces parages, au moins dans l'état actuel des connaissances. Comme le remarque, en effet. P. Mello-

de la flotte en particulier, on verra P. Melloni, *L'amministrazione della Sardegna da Augusto all'invasione vandalica*, Rome, 1958, qui constitue la synthèse la plus à jour. On lira encore avec profit E. Pais, *Storia della Sardegna e della Corsica durante il dominio romano*, Rome, 1923.

187 *NS* 1886, p. 104-106; E. Ferrero, *Iscrizioni classiarie de Cagliari, Atti dell'Accademia... Torino*, XXI, 1886, p. 959 sqq.

188 *CIL* X, 7592, 7593, 7595; *EE* VIII, 709, 710, 711, 712.

189 Sur ce point, voir *infra* p. 515 sqq.

190 Sur ce sujet, voir P. Melloni, *op. cit.* p. 92.

191 *CIL* X, 7592 : *M(arcus) Epidi/us Qua/dratus,/miles/ex classe/Misenens(i),/ (centuria) Cn(eii) Valeri/Prisci,/milit(auit) an(nis) (tribus),/uix(it) an(nis) (uiginti sex),/hic situs est.*

192 Dion LV, 28, 1; cf. *Starr* p. 172.

193 Voir E. Ferrero, *loc. cit.*

ni, les diplômes militaires de soldats ravennates trouvés en Sardaigne témoignent du fait que la grande flotte de l'Adriatique recrutait elle aussi en Sardaigne, et que les Sardes qui la composaient revenaient aussi au pays, non que la *classis Ravennas* entretenait une base à Cagliari[194]. En revanche, les inscriptions funéraires des Misénates, trop nombreuses pour être le fruit d'escales occasionnelles, laissent penser que l'escadre campanienne disposait à *Caralis* d'un port permanent.

On sait mal, par contre, ce qu'il faut penser des autres inscriptions de la flotte de Misène trouvées dans l'île. Une épitaphe (*EE* VIII, 734) est connue près d'Olbia : s'agit-il d'un soldat mort à l'occasion d'une patrouille, ou en garnison? La même question peut se poser à propos d'une inscription de Sulcis (*CIL* X, 7535). En l'absence d'autre source probante, on estimera qu'il s'agit là, très vraisemblablement, de ports d'escale sur la route de *Caralis*.

Comme d'habitude, les renseignements se font plus rares après le troisième siècle. La Sardaigne, et particulièrement Cagliari, gardaient toutefois leur importance navale, de sorte que nous entendons toujours parler du port de *Caralis* au Bas-Empire[195]. L'île, devenue possession des Vandales, permettait à ceux-ci de contrôler la Méditerranée occidentale[196].

La Corse.

Les fouilles récentes d'Aléria ont mis en lumière l'importance de la ville préromaine, son rôle stratégique au centre de la Méditerranée, son utilisation comme base navale dès les guerres puniques[197]. La situation particulière de la colonie phocéenne sur les

[194] P. Melloni, *op. cit.*, p. 103. *CIL* X, 7854 et 8325. Sur le recrutement des marins, voir G. Sotgiu, *Sardi nelle legioni e nella flotta romana, Athenaeum*, 39, 1961, p. 78-97.

[195] C'est là notamment que mouille l'essentiel de l'expédition contre Gildon; cf. Claudien, *De bello Gildonico*, I, 518.

[196] Sur la date, controversée, de la conquête vandale en Sardaigne,voir P. Melloni, *op. cit.* p. 175-177; C. Courtois, *Vandales*, p. 187-188. E. Besta, *La Sardegna Medioevale. Le vicende politiche dal 450 al 1326*, Palerme, 1908-1909; R. Carta-Raspi, *La Sardegna nell'alto Medioevo*, Cagliari, 1935; E. Pais, *op. cit.*

[197] Sur ce point, voir J. Jehasse, *Les fouilles d'Aléria (Corse) : l'acropole et ses problèmes (1962), Gallia*, XXI, 1963, p. 78-79. J. et L. Jehasse, *La nécropole préromaine d'Aléria*, XXVe supp. à *Gallia*, Paris, 1973, p. 11-24. Voir aussi *Idem*, *Les monnaies puniques d'Aléria, La Corse historique*, 1962, p. 23-24.

voies maritimes antiques y est sans doute pour quelque chose, puisque le régime contraire des vents et des courants permet une navigation à double sens vers l'Italie, particulièrement vers la Campanie[198]. Il faut en outre ajouter que l'excellence des bois corses pour la construction navale, mentionnée à diverses reprises dans l'Antiquité, la production de la poix et de la résine favorisaient le développement maritime de l'île, et même en recommandaient le contrôle stratégique[199].

Ces éléments particulièrement opportuns expliquent aisément le choix d'Aléria comme base navale sous l'Empire. Cette base est connue par diverses inscriptions, qui ne permettent malheureusement pas de préciser à quelle date la flotte s'installa de façon permanente; il est vraisemblable toutefois que les avantages de la position ont favorisé un établissement précoce, utilisé déjà à l'époque républicaine. La première mention chronologiquement attestée est due à Tacite, qui signale, en 69, la présence d'un détachement de liburnes aux ordres du procurateur de la Corse, donc sans doute à Aléria[200]. La flotte est indiquée, dans les inscriptions, comme étant celle de Misène; elle comporte aussi des trières, et des *naualia* sont mentionnés[201].

[198] J. Jehasse, *Fouilles d'Aléria, loc. cit.* p. 78. Sur l'importance de ces courants à l'époque préromaine, voir J. Jehasse, *La victoire «à la Cadméenne» d'Hérodote (I, 166) et la Corse dans les courants d'expansion grecque, REA*, 64, 1962, p. 241-286.

[199] Théophraste *HP*, V, VIII, 1 et Pline *HN* XVI, 73,3 mettent au tout premier plan les bois corses : «Plus précieux encore étaient la poix et le goudron, la cire surtout, qui d'après Végèce servait à calfater les navires : les Etrusques d'après Diodore (V, 13,4), et les Romains d'après Tite-Live (XL, 24, 13) en exportaient d'énormes quantités» (J. Jehasse, *Inscriptions d'Aléria, BSNAF*, 1867, p. 147). On trouvera tous ces textes réunis dans *Aléria grecque et romaine, Historique et visite des fouilles*, 1964, 2e éd.

[200] Tacite, *Histoires* II, 16, 2 : (*Decumus Pacarius procurator*) *Claudium Pyrrichum trierarchum ibi nauium interfici iubet. Starr* p. 19, qui possédait moins de renseignements que nous, suppose seulement l'existence de détachements temporaires.

[201] *EE* VIII, 800 (J. Jehasse, *Aléria...*, n° 10) : *D(is) M(anibus) S(acrum)/ Iunia Tertulla Pia hic/sita est, quae u(ixit) a(nnis) (uigintiquattuor),/ Apronius Felix mil(es)/ cl(assis) pr(aetoriae) p(iae) u(indicis) Mis(enatium), praeco pr(aefecti),/coniugi incomp(arabili). AE* 1965, 145 (J. Jehasse, *Aléria...* n° 9) : *[D(is)] M(anibus)/Iulio Mum[mio],/ [sc]rib(ae) cl(assis) pra[etor/ia]e Mis(enatium), (triere) Ve[nere],/ [ui]x(it) annis [triginta (?), mens/i]b(us) (septem), di(e)bus (uiginti) [mil(itauit) ann(is)/(?), mens]ib(us) (?).* J. Jehasse voit dans cette inscription la persistance de liens étroits entre la Corse et la Campanie à l'époque impériale, cf. J. Jehasse, *Epitaphe d'un scribe de la flotte de Misène découverte à Aléria, Bulletin de la société des*

Le port militaire est traditionnellement situé au nord de la ville romaine, dans l'étang de Diane, sorte de lagune en communication avec la mer. La toponymie a longtemps semblé confirmer cette hypothèse puisque, du côté d'Aléria, un des caps qui s'enfoncent dans l'étang porte le nom significatif de pointe Santa Agata, souvent utilisé pour indiquer les bons mouillages. Sur l'îlot de Diane même se dresse une très ancienne chapelle, près de laquelle on cherche un Artémision phocéen[202].

Il n'est pas douteux que l'étang de Diane a été occupé dès la plus haute Antiquité, probablement en raison de sa richesse en crustacés et en poissons, puisqu'on a découvert sur ses berges des installations préhistoriques. Il n'est pas certain, en revanche, qu'on y ait installé un port de guerre, qui aurait, de toute façon, ruiné en grande partie l'activité économique de l'étang. En outre, les berges orientales sont à pic, et pouvaient difficilement abriter de bons mouillages : on y trouve, certes, une occupation sporadique, que révèlent çà et là des jonchées de céramique, mais il s'agit plus vraisemblablement de villas, situées sur des promontoires (fig. 14). Au lieu-dit Santa Agata, un gisement préhistorique et des jonchées de céramique romaine attestent une installation, mais rien qui permette de conclure à l'existence de grands complexes portuaires. Le seul atterrage possible, situé au nord-est de l'actuel village de Caterragio, près de Santa-Agata, ne révèle aucune céramique. Quant au lieu-dit « U Portu », immédiatement au nord de l'îlot actuel du Tavignano, il ne livre lui non plus aucune céramique romaine. Il n'est pas impossible qu'il faille y situer un port réel, étant donné le toponyme, mais plus tardif que celui de l'Empire[203].

Au demeurant, il serait peu raisonnable d'envisager, à Aléria, l'existence d'un port militaire totalement distinct du port commercial. Cette situation est, en effet, extrêmement rare dans l'Antiqui-

sciences historiques et naturelles de la Corse, 570, 1964. Sur les *naualia*, *AE* 1968, 284 (*BSNAF*, 1967, *op. cit.*, nº 1) : --- *[optio]/ nauali[orum ex cl(asse) (?) Mi]/senensi [praet(oria), milit(auit)] /ann(is) (uiginti sex), u[ix(it) ann(is) (?)]/sibi loc(um) [comparau(it)]*. La restitution est de J. Jehasse. On remarquera que l'épithète *praet(oria)* après la titulature de la flotte est inhabituelle. Le génitif *nauali(orum)* et non *naua-li(um)* est restitué d'après *CIL* XIII, 6712 et 6714.

202 Voir sur ce point, J. Jehasse, *Aléria grecque et romaine...*, *op. cit.*, p. 22, cf. le nom d'Agde.

203 Cf. Jehasse, *loc. cit.* p. 22.



Fig. 14 – Aléria.

té, et ne se rencontre pratiquement jamais sous l'Empire, sauf à Misène. Or, à Aléria, le port commercial semble devoir être situé au sud du Tavignano, immédiatement à l'est de la ville, au bord de l'étang de Salé aujourd'hui asséché. De très abondantes jonchées de céramique, apparaissent dans les labours à mi-pente et en bordure de ce qui devait être le rivage antique, au pied des buttes qui prolongent la ville vers l'est. D'autres trouvailles ont été faites immédiatement au sud du cours actuel du Tavignano. Il semble dans ces conditions assez vraisemblable de situer l'ensemble des installations portuaires militaires et commerciales dans l'étang de

Salé, plus proche que l'étang de Diane, et largement aussi favorable du point de vue naval.

Si cette localisation, qui n'est fondée pour l'instant que sur des hypothèses, s'avérait exacte, il faudrait chercher au pied d'une des buttes situées entre la ville et l'étang de Salé, les *naualia* mentionnés par l'inscription déjà citée, et vraisemblablement des *castra* : même si le port d'Aléria n'abritait que quelques liburnes, il fallait loger les équipages à terre, et ce que nous savons des habitudes de la marine romaine, très semblables, sur ce point, à celles de l'armée de terre, laisse penser qu'une petite fortification autonome devait exister.

La Corse avait-elle d'autres stations navales sous l'Empire? Une épitaphe a été découverte au nord d'Aléria, à Mariana[204], et deux inscriptions de vétérans trouvées sur la côte occidentale de l'île[205]. Il peut s'agir là, toutefois, de coïncidences, et une confirmation archéologique ou épigraphique serait nécessaire.

Jusqu'à quand ce détachement naval s'est-il maintenu à Aléria? Certaines des inscriptions d'Aléria ont une titulature typique de la première moitié du troisième siècle[206]. La flotte est donc restée au moins jusqu'à ce moment. Après cette date, on n'en entend plus parler, ce qui ne signifie pas qu'elle avait disparu. La position stratégique de la Corse rendait, en effet, sa possession toujours aussi précieuse, au moins autant que celle de la Sardaigne voisine, dont on sait le rôle maritime dans les guerres vandales. L'île demeura romaine jusqu'en 455 au moins, soit jusqu'à la mort de Valentinien III, et fut reconquise par une expédition byzantine dès la défaire vandale en Afrique[207]. Elle suivit, en ce sens, le sort de la Sardaigne.

[204] *CIL* X, 8329 : --- *Gellius Niger, mil(es)/ex classe Misen(e)nse,/mil(itauit) an(nis)(duodeuiginti), uix(it)/ann(is)(quadraginta), h(ic) s(itus) est.* La titulature au singulier, ainsi que l'absence du qualificatif *praetoria* de la flotte laissent supposer une datation haute, avant les Flaviens.

[205] E. Michon, *Inscriptions inédites de la Corse, MEFR*, 1891, p. 125 : vétéran de la flotte de Misène; *Diplôme 16* : vétérans de la flotte de Misène, qui ont reçu des terres à Paestum; sur ce point, voir L. et J. Jehasse, *La Grande Grèce et la Corse, Mélanges Carcopino*, Paris, 1966, p. 552-553.

[206] Notamment *EE* VIII, 800.

[207] Courtois, *Vandales* p. 186; Procope IV, V, 3-4.

La Sicile.

La position de la Sicile, au centre de la Méditerranée, entre l'Europe et l'Afrique, en a fait, de toute antiquité, une base navale de choix, et une terre souvent disputée. Son contrôle était indispensable à qui voulait tenir l'Afrique du nord et les deux parties, orientale et occidentale, du bassin méditerranéen. A ce titre, elle avait joué un grand rôle dans la lutte pour le pouvoir suprême, lors des guerres civiles du second triumvirat : Sextus Pompée, maître de la Sicile et des îles Lipari, entretenait là une flotte considérable, capable de couper le ravitaillement de Rome, et les efforts d'Octavien pour reprendre le contrôle des ports siciliens illustrent bien l'importance stratégique qu'ils revêtaient. Le fils du grand Pompée avait tout particulièrement massé ses vaisseaux à Messine, Tyndaris, Myles, Nauloche, Tauromenium, c'est à dire près du détroit de Sicile, de façon à pouvoir interdire à son adversaire toute approche de l'île[208]. L'ancienneté des traditions navales de ces villes permettait d'y trouver certainement des abris et des arsenaux pour entretenir et réparer une flotte nombreuse. Si nous n'entendons guère parler des autres ports, à cette époque, c'est sans doute parce que les événements maritimes se déroulent surtout près de Messine; nul doute, toutefois, que, malgré la décadence navale qu'attestent les *Verrines* en divers endroits, la Sicile possédait un peu partout des installations portuaires bien équipées.

C'est pourquoi la pauvreté de nos sources sur l'histoire navale de la grande île, sous l'Empire, est à première vuc surprenante; seules, en effet, deux inscriptions de Palerme mentionnent la présence d'une flotte militaire dans ces eaux[209], ce qui faisait dire à C. Starr que les galères misénates devaient rarement mouiller dans ces parages, sauf au cours d'escales vers l'Afrique ou l'Orient[210].

L'absence des escadres italiennes dans les ports siciliens s'explique probablement par le fait qu'au début de l'Empire, les gran-

[208] Voir le récit d'Appien, notamment *BC* V, 97. Sur les repaires de Sextus, Appien, *BC* IV, 84. Sur l'ensemble de la période, J. M. Roddaz, *op. cit.* p. 117-132.

[209] *CIL* X, 7291 ; en deux blocs : 1) *Dius prim* —— 2) *triarchus*. La formulation au nominatif de cette inscription, probablement funéraire, laisse penser à une datation précoce. *CIL* X, 7288 : *D(is) M(anibus),/ Aur(elio) Rustico, mil(itauit) / ann(is) (octo), tr(iere) / (centuria) Zeno/nis, Mar(cus) Germanici/anus mil(itauit) ann(is) (decem), / Valer(ius) Victorinus / her(edes) b(ene) m(erenti) f(ecerunt).*

[210] *Starr* p. 19.

des villes maritimes de l'île entretenaient encore des flottilles indépendantes, réduites sans doute à quelques unités, derniers vestiges d'une splendeur navale qui avait fait en partie la puissance romaine sur mer. Nous entendons ainsi parler d'une *Classis Sicula*, au moment de la naumachie de Claude sur le lac Fucin (Suétone, *Claude* XXI). Il ne s'agit certainement pas de radeaux construits pour l'occasion puisque Suétone parle de douze trières. Mais, une fois disparues, sans doute dans le courant du premier siècle, ces flottilles ne furent pas remplacées, car le dispositif maritime de Rome se déployait désormais sur la périphérie de la Méditerranée[211]. L'importance militaire des ports siciliens avait vécu, bien que leur rôle commercial fût encore considérable : J. Rougé a bien montré la fonction d'étape de Syracuse, pour les bateaux qui vont de la mer tyrrhénienne en Orient[212]. Palerme, dont le nom grec, Panorme, rappelle l'excellence maritime, Messine, qui surveillait les détroits, permettaient aux navires de relâcher vers l'Orient ou l'Afrique.

Les ports italiens de l'Adriatique

Aquilée.

On a souvent admis que le grand port commercial d'Aquilée avait servi, pendant l'Empire, de base d'appui à la flotte de Ravenne[213]. L'idée paraît naturelle, dans la mesure où diverses inscriptions funéraires de marins ont été retrouvées à Aquilée, et où, de surcroît, la *Notitia Dignitatum*, atteste, pour le Bas-Empire, la présence d'un détachement autonome, la *Classis Venetum*[214]. Il y aurait eu ainsi, d'Auguste à la fin de l'Empire, une base navale au fond de l'Adriatique. Toutefois, cette opinion a été contestée à

[211] *Infra* p. 316.

[212] *Rougé* p. 137.

[213] P. Kandler, *Della flotta aquileiese e di Grado, L'Istria*, III, 1848, p. 292-294; O. Fiebiger, *De classium..., op. cit.*, p. 334; A. Calderini, *Aquileia romana*, Milano, 1930, p. 233; G. Jacopi, *La Classis Ravennas, op. cit.* p. 547; *Kienast* p. 127.

[214] Sur ces inscriptions, voir G. Brusin, *Epigrafi aquileiesi di soldati specialmente della marina militare, Adriatica prehistorica et antiqua, Miscellanea Gregorio Novak dicata*, Zagreb, 1970, p. 542. Voir *Notitia Dignitatum, Occ.*, XLII, 4.

diverses reprises, et il importe de reprendre l'étude de la question[215].

De la dizaine d'inscriptions de marins retouvées dans les environs d'Aquilée, trois appartiennent à des vétérans, cinq ou six à des hommes en service, une est inclassable[216]. Dans quatre cas, les dédicaces ont été effectuées par des familiers (frère, sœur, fils, affranchie). Les grades représentés sont assez divers : on compte quatre *milites*, trois *centuriones*, un *gubernator*, deux *trierarchi*. Du point de vue chronologique, aucune de ces inscriptions ne semble postérieure au premier siècle de notre ère, et nombre d'entre elles sont certainement de la moitié du siècle.

Ces conclusions, dues essentiellement à S. Panciera, permettent de clarifier quelque peu le problème : il est peu vraisemblable, en effet, qu'un nombre de dédicaces assez important, mentionnant divers grades, soit purement fortuit, et dû uniquement à des morts accidentelles survenues lors de patrouilles ou d'escales

[215] *Contra*, *Starr* p. 23 (n. 52), *Courtois* (pour le Bas-Empire). L'étude la plus récente est due à S. Panciera, *Aquileia, Ravenna e la flotta militare, Antichità altoadriatiche, XIII, Aquileia, e Ravenna*, Udine, 1978, p. 107-134, que nous suivrons ici.

[216] On ne reprendra pas ici la longue et minutieuse étude épigraphique de S. Panciera dont on rapporte seulement les conclusions essentielles. Les inscriptions sont les suivantes : *CIL* V, 774 : *Domnab(us) sacrum/,Sex(tus) Baebius/,Bai(bi) f(ilius), uet(eranus) ex classe/, uestiarius,/ u(otum) s(oluens) l(ibens) m(erito)*; *CIL* V, 910 : *L(ucio) Decimo,/Scauae/Dercelonis/f(ilius),/missicius ex/classe, Monus/---*; *CIL* V, 938 (*Dessau* 2905) : *L(ucius) Trebius, T(iti) f(ilius),/pater L(ucius) Trebius L(ucii) f(ilius) Ruso/fieri iussit. Natus sum summa in pauperie, merui post classicus miles/ad latus Augusti annos septemque decemque/, nullo odio sine offensa, missus quoq(ue) honeste/. L(atus) p(edes) q(uadratos) (sedecim)*; *CIL* V, 960 : *Signa--/guber(nator)--/ ex (triere) Corco[dillo]/---i---/---*; *CIL* V, 1048 : *Sestia,(uxor)/Lini tr(ierarchi)/ [d]e lib(urna) Aug(usta)/---*; *AE* 1972, 196 : *Daza, Pane/tis f(ilius), an(n)o(s)/uix(it) (triginta), mi/lit(auit) (sedecim), (triere)/Corcodi/lo. F(ecit) Plusia/lib(erta) patro(no)/suo et sibi/. In fron(te) p(edes) (quattuor)*; *ibid.*, 197 : *Liccaeus/Verzonis f(ilius), (centurio)/ testament(o)/ fieri iussit*; *ibid.*, 198 : *Cleo Lucce[ius]/ trierarchus/,Didymo Lucc[eio] fratri (centurioni),/sibi et suis./L(ocus) m(onumenti) q(uo)q(uo) u(ersus) p(edes) X[VI?]*; *ibid.*, 199 : *M(arcus) Meuius/,Praxiai f(ilius), Telephus/(centurio) classicus/.L(ocus) q(uadratus) p(edes) sedecim*. L'inscription inclassable est celle du *gubernator*. On ne tiendra pas compte de l'inscription *CIL* V, 8569 : *Terentius/duplarius/nauclerus*; Cette inscription, en effet, n'appartient probablement pas à un militaire, malgré le terme *duplarius*, car les *naucleri* sont strictement civils, et ce grade n'apparaît jamais dans les inscriptions militaires. En revanche, le terme *duplarius* apparaît dans les organisations corporatives (cf. J.-P. Waltzing, *Etude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains*, IV, 1900, p. 676).

effectuées par les grandes flottes italiennes. Des vétérans ont pu s'établir à Aquilée après leur temps de service, ce qui ne prouve pas la présence d'une escadre permanente dans les eaux du golfe adriatique[217]; mais il n'en va pas de même des marins morts en service, dont la présence ne peut être tout à fait accidentelle. Dans ces conditions, on retiendra, avec S. Panciera, l'existence d'un détachement naval à Aquilée.

Chronologiquement, toutefois, les conclusions de l'enquête sont un peu surprenantes : il paraît peu probable que seul le hasard soit responsable de la concentration des épitaphes funéraires au cours du premier siècle de notre ère, avec vraisemblablement une prééminence à l'époque julio-claudienne. Il faut donc admettre, avec prudence certes, et sous réserve que de nouvelles découvertes viennent confirmer les données épigraphiques actuelles, que le détachement naval en station à Aquilée n'a pas eu d'existence au-delà du premier siècle de notre ère et probablement de l'époque julio-claudienne. Il n'y aurait donc aucune continuité entre cette flotte et celle du Bas-Empire.

De quelle escadre s'agit-il d'ailleurs? Les inscriptions ne mentionnent jamais avec précision le corps auquel appartiennent les marins morts en service, ce qui est en outre un indice supplémentaire pour croire à leur datation haute. Toutefois, l'hypothèse traditionnelle qui voit à Aquilée une station de la flotte de Ravenne garde beaucoup de crédibilité, dans la mesure où le fond du golfe adriatique est évidemment dans la zone de patrouille de cette escadre, et où sa présence dans cette région est attestée par d'autres inscriptions[218]. D'un autre côté, comme le rappelle S. Panciera, les sources littéraires ne mentionnent jamais de présence navale à Aquilée pendant le Haut-Empire[219]. Il faut attendre le Bas-

[217] Seul, d'après S. Panciera, le vétéran de l'inscription *CIL* V, 938 serait originaire d'Aquilée même (*loc. cit.* p. 118).

[218] Voir *infra* p. 223. L'existence d'un port militaire à Aquilée, au début de l'époque julio-claudienne, est probablement en rapport avec les activités militaires des premiers Empereurs, en Rhétie, dans le Norique et au nord de l'arc alpin, dont Aquilée est une base arrière importante. La conquête une fois stabilisée, et le *limes* moins menacé, la présence navale à Aquilée, liée vraisemblablement à la logistique militaire, avait moins de raisons d'être. Sur le rôle naval d'Aquilée comme port de transit des troupes entre la Germanie et l'Orient, *infra* p. 390 sqq.

[219] En 69, Antonius Primus prend Aquilée sans résistance, et se préoccupe de mettre une garnison à *Altinum, ad incursus classis Rauennatis* (Tacite, *Hist.* III, 6), non à Aquilée.

Empire pour en entendre de nouveau parler, grâce à la *Notitia*. On peut penser, avec S. Panciera que la flotte fut refondée, sur une base autonome, à la fin du troisième siècle ou au début du quatrième, au moment où Aquilée revêt une grande importance politique, commerciale et militaire, à la fois comme séjour des Empereurs, base arrière du *limes* et barrière sur la voie des invasions, situation qui n'est pas sans rappeler celle de l'époque augustéenne[220].

La localisation du port militaire d'Aquilée pose quelques problèmes : P. Kandler supposait que Grado avait servi de base militaire, jouant pour Aquilée le même rôle que *Classe* pour Ravenne[221]. En réalité, rien ne permet, actuellement, de supposer l'existence d'un port militaire à Grado sous le Haut-Empire[222]. Il faudrait d'ailleurs que fût résolue la question du rivage antique dans ces parages : il semble, en effet, que les géographes ne soient pas d'accord pour décider si la région a connu un phénomène de transgression, hypothèse la plus probable, ou de régression[223].

Quoi qu'il en soit, le seul port actuellement connu est le port fluvial d'Aquilée, situé immédiatement à l'est de la ville. Il s'agit d'un canal, large de 48 m, étendu sur 330 m, qui emprunte le cours de la Natissa, antique Natiso. Un passage de Strabon nous

[220] Voir Ammien, XXI, 12, 9; Zosime, IV, 43; Ausone, *Ordo urb. nob.*, 67; (cf. Y.-M. Duval, *Aquilée sur la route des invasions*, *AAAd*, IX, 1976, p. 250-284).

[221] *Loc. cit.*

[222] Voir A. De Grassi, *Esplorazioni archeologiche nel territorio della laguna di Grado, Aquileia Nostra*, XXI, 1950, coll. 15-24; *idem, La rovina subacquea di San Gottardo a Grado, ibidem*, XXIII, 1952, coll. 27-36. M. Mirabella Roberti, *Architetture e mosaici paleocristiani a Grado, AAAd*, I, Udine, 1972, p. 317-21. Un article récent de F. Rebecchi (*Sull'origine dell'insediamento in Grado e sul suo porto tardoantico, AAAd*, XVII, 1980, p. 41-56) nous semble avoir clarifié le problème : l'auteur, en effet, y démontre que les monuments funéraires (autels-sarcophages) du deuxième-troisième siècle trouvés à Grado par A. De Grassi, et qui faisaient supposer l'existence d'un port sous le Haut-Empire, ont été en réalité réemployés au Bas-Empire. Rien, dans ces conditions, ne vient remettre en cause la chronologie proposée par M. Mirabella Roberti pour la fondation du *castrum*, soit la moitié du quatrième siècle (*Il castrum di grado, Aq. N.* XLV-XLVI, 1974-5, p. 567-574).

[223] Voir sur ce sujet une synthèse de P. Fabbri, *Il centro di Aquileia e le variazioni del litorale altoadriatico, AAAd*, XIII, Udine, 1978, p. 15-28, avec la bibliographie spécialisée. G. Schmiedt, *I Porti, art. cit.* p. 236-242 penche pour une transgression à la fin de l'Antiquité. Sur les difficultés de dater avec précision les diverses variations du littoral, et sur l'hydrographie de la zone, voir en dernier lieu G. Schmiedt, *Archeologia della laguna di Grado, AAAd*, XVII, 1980, p. 17-40.

apprend que ce havre était situé à 11 kilomètres de la mer[224]. Les structures dégagées par les fouilles de Brusin remontent à l'époque claudienne, dans leur ensemble, avec des vestiges antérieurs, et des remaniements postérieurs qui ont principalement affecté les fortifications[225]. Les quais découverts présentent la particularité d'avoir des saillies. On a reconnu divers ensembles de magasins, des escaliers d'accostage, des pierres d'amarrage. A l'époque de Maximin le Thrace, une fortification fut reconstruite le long de la rive droite, sur la banquette[226].

Ce port est un bon exemple de port canal, comme il en existe divers exemples dans toute la région. Il s'agit toutefois du bassin de commerce, et rien n'atteste que la flotte militaire y ait été basée. Un pointage des épitaphes énumérées ci-dessus permet de les localiser sur la rive droite de la Natissa, peu avant ou peu après le confluent avec le Terzo (*Turro*, abl.)[227]. Faut-il localiser dans cette zone le cimetière militaire, et admettre que la base de la flotte était abritée, elle aussi, par les rives d'un des deux fleuves, voire située au même endroit que le port de commerce? Rien ne permet actuellement de répondre avec précision. Toutefois, il est très possible que les deux bases aient été confondues dans la mesure où la flotte militaire ne devait pas être assez importante pour exiger à elle seule les services d'un port particulier.

Le problème est identique en ce qui concerne le Bas-Empire : le port canal d'Aquilée continua à fonctionner, bien que son activité, au moins à l'époque de Théodoric, semble avoir été faible[228]. Mais il y avait alors sans doute un port à Grado, encore non localisé, peut-être situé au nord-ouest du *castrum*, au débouché de ce qui devait être alors le cours de Natissa (actuel canale delle

[224] Strabon V, 1, 7. L'existence d'un port, à l'ouest de la lagune, au débouché d'un fleuve antique canalisé, a été récemment mise en évidence (P. Morelli de Rossi, *La zona archeologica di Porto Buso. Prospezioni ed ipotesi*, *Aq. N.*, XL, 1969, p. 2-14). Il ne semble pas, toutefois, que les vestiges découverts soient antérieurs au deuxième s. après J.-C., de sorte que le port militaire du Haut-Empire ne saurait se trouver à cet endroit.

[225] Voir G. Brusin, *Gli scavi di Aquileia*, Udine, 1934; M. Mirabella Roberti, *Il porto romano di Aquileia*, *Convegno Classe 1967*, p. 383-395. G. Schmiedt, *Atlante*, pl. CXXX-VIII.

[226] G. Schmiedt, *loc. cit.*

[227] Cf. S. Panciera, *loc. cit.* p. 128.

[228] Voir à ce sujet S. Panciera, *Porti e commercio nel alto adriatico*, *AAAd*, II, *Aquileia e l'Istria*, Udine, 1972, p. 79-112.

Mee)[229]. Quoi qu'il en soit, la position du port militaire pour cette époque aussi reste inconnue; la *Notitia* mentionne Aquilée et non Grado, mais peut avoir confondu les deux ports sous un même toponyme.

Les autres ports.

La côte adriatique de l'Italie, bien que mal dotée de bons mouillages naturels, a vu néanmoins l'établissement de ports artificiels, dont certains, croit-on, ont pu avoir quelque activité militaire[230] : c'est le cas, notamment, du port d'Ancône, qui aurait vu le départ de Trajan pour la deuxième guerre dacique. Cette hypothèse est essentiellement fondée sur l'identification de la scène LXXIX de la colonne trajane, qui a fait couler beaucoup d'encre : les uns y reconnaissent, en effet, Ancône, les autres Brindisi[231], ce qui détermine des parcours différents pour la suite du voyage et des identifications assez diverses des ports représentés dans les scènes LXXX à LXXXVI de la colonne. Ainsi S. Stucchi croit à un parcours Ancône-Ravenne-Aquilée-Zone du Timavo-Trieste-Segna et reconnaît sur la colonne les ports qui y sont figurés, tandis que A. Degrassi préfère un trajet Brindes-Dyrracchium-Apollonia[232].

[229] Pour la situation à la fin de l'Antiquité, où Grado était sans doute devenu une île, voir G. Schmiedt, *I porti italiani nell'alto Medioevo*, p. 241.

[230] Sur la liste de ces ports, avec une bonne bibliographie, voir Schmiedt, *I porti*, p. 196-243.

[231] L'identification de la scène avec le port d'Ancône est due à Fröhner, *La colonne Trajane*, Paris, 1865, suivi, entre autres, par C. Cichorius, *Die Reliefs der Trajanssäule*, Berlin, 1896; R. Paribeni, *Optimus Princeps*, I, Messine, 1926; N. Alfieri, *Traiano in Ancona*, *Rivista di Filologia classica*, LXVI, 1938, p. 374; M. Moretti, *Ancona*, Rome, 1945; S. Stucchi, *Il coronamento dell'arco romano nel porto di Ancona*, *Rendiconti della accademia di archeologia, lettere e belle arti*, Napoli, 32, 1957, p. 149-164; *idem*, *Contributo alla conoscenza della topografia, dell'arte e della storia nella colonna traiana, Il viaggio maritimo di Traiano all'inizio della seconda guerra dacica*, Udine, 1960. L'identification a été combattue par K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.* p. 198-199. A. Degrassi, *La via seguita da Traiano nel 105 per recarsi nella Dacia*, *Rendiconti della pontifica accademia romana di archeologia*, XXII, 1947, p. 176-183, suivi par Ch. Picard, *Brundisium, Notes de topographie et d'histoire*, *REL*, 1957, p. 285-303 ont proposé d'identifier les lieux de la scène LXXIX avec le port de Brindes.

[232] Sur les divers parcours, voir la bibliographie citée *supra*, notamment S. Stucchi, *Contributo*, *op. cit.*, et A. Degrassi, *La via seguita*, *art. cit.* qui résume en

Les arguments avancés, dans l'une et l'autre hypothèse, nous semblent tous aussi fragiles, et le resteront tant qu'aucune inscription ne viendra, ici ou là, attester réellement le passage de l'Empereur au début de la seconde guerre dacique. Si l'on a pu soutenir, en effet, que les paysages et les architectures de la colonne trajane sont, le plus souvent, copiés d'après nature, dans un esprit de réalisme[233], leur identification demeure incertaine, dans la mesure où la topographie des ports italiens de l'Adriatique est très mal connue, et où, en outre, le Maître de la colonne n'hésite pas, naturellement, à schématiser les lieux qu'il figure.

L'argument le plus fort, pour reconnaître Ancône sur la scène LXXIX réside dans l'existence d'un temple sur une colline, en haut à gauche du bas-relief, d'un môle surmonté d'un arc, au centre, et de magasins, ou de *naualia* dans l'autre partie de la rade, au fond. Cet ensemble correspond assez avec ce qu'on peut savoir de la topographie générale du port d'Ancône[234] : le vieux bassin d'époque hellénistique, encore partiellement en usage au début de l'Empire[235], était de moins en moins bien protégé contre la fureur des flots qui détruisaient petit à petit la barre rocheuse naturelle, seule défense de la rade au nord. Trajan, pour rémédier à cet inconvénient, et offrir aux navires un havre le long de cette côte basse, fit construire une jetée artificielle, sans doute coudée, commémorée par un arc de triomphe. Près du rivage, au sud, des trouvailles fortuites déjà bien anciennes ont fait penser que des magasins ou des cales avaient été construits.

On a fait remarquer, toutefois, que, si la topographie générale concorde assez bien avec la représentation de la colonne trajane, le couronnement de l'arc figuré sur ce monument ne correspond pas à ce qu'on peut savoir du motif qui ornait réellement l'arc d'Ancône[236]. En outre, celui-ci fut dédié bien après la seconde

outre les autres parcours autrefois proposés. Pour l'identification d'autres scènes, voir encore S. Stucchi, *La scena LXXX della colonna traiana, Convegno Classe 1961*, p. 61-66.

[233] M. Turcan-Déléani, *Les monuments représentés sur la colonne trajane. Schématisme et réalisme*, *MEFR*, 1958, p. 149-176; cet auteur identifie la scène LXXIX avec le port d'Ancône.

[234] Voir M. Moretti, *op. cit.*

[235] Cf. Tacite, *Annales* III, 9 : sous le règne de Tibère, Pison, rentrant en Italie, laisse ses vaisseaux à Ancône.

[236] Sur ce sujet, voir les articles de S. Stucchi, cités *supra*, ainsi que ceux de A. Degrassi et de Ch. Picard.

guerre dacique, alors que la geste de Trajan était déjà sculptée, et la colonne érigée[237]. Il est peu vraisemblable, dans ces conditions, que l'artiste qui l'a décorée ait représenté un arc qui n'existait pas encore, sauf à admettre, avec S. Stucchi, que le monument figuré sur la colonne fut érigé bien avant d'être dédié, et que son couronnement initial fut remplacé au moment de la dédicace; mais ces suppositions sont aussi gratuites l'une que l'autre. Elles ont donné lieu à des controverses un peu aigres dont il n'est pas indispensable de rendre compte ici[238]. Ajoutons que le port d'Ancône n'a livré aucune preuve épigraphique d'une présence militaire sous le Haut-Empire. On estimera donc que la scène LXXIX de la colonne trajane représente un port qu'on ne peut identifier en toute certitude avec celui d'Ancône, et que le rôle de cette ville comme escale de la flotte de Ravenne reste à démontrer.

Quant à reconnaître Brindes dans la scène incriminée, il ne saurait en être question tant que la topographie antique de cette ville restera aussi mal connue[239]. On ignore presque tout, en effet, des aménagements portuaires, et la raison interdit d'identifier le bas-relief de la colonne avec une vue du port de Brindisi, tant que nos connaissances demeurent aussi lacunaires. Il n'y a pas non plus d'argument historique péremptoire pour croire avec A. Degrassi à un embarquement à Brindes, de même qu'il n'y en avait aucun pour admettre avec S. Stucchi un départ d'Ancône : les deux thèses restent pour l'instant aussi hypothétiques l'une que l'autre. En revanche, l'identification du port de départ avec Ravenne, récemment proposée par S. Mazzarino, nous paraît plus vraisemblable, car elle s'accorde avec ce que l'on sait du rôle de la flotte dans la logistique générale de l'armée romaine; il s'agit néanmoins, dans l'état actuel de nos connaissances, d'une simple hypothèse[240].

[237] *CIL* IX, 5894.

[238] Voir notamment S. Stucchi, *Intorno al viaggio di Traiano nel 105 d.C.*, *RM*. 72, 1965, p. 142-170; A. Degrassi, *Aquileia e Trieste nelle scene della colonna traiana*, *Rendiconti dell'accademia di archeologia e belle arti*, Napoli, XXXVI, 1961, p. 139-150.

[239] Voir Ch. Picard, *op. cit.*, et L. Quilici, S. Quilici Gigli, *Repertorio dei beni culturali archeologici della provincia di Brindisi*, Fasano, 1975, p. 65 sq. avec une bibliographie exhaustive sur Brindisi.

[240] S. Mazzarino, *Note sulle guerre daciche di Traiano. Reditus del 102 e itus del 105*, *Rheinisches Museum*, CXXII 1979, p. 173-184. Cf. *infra* p. 372 sqq.

Toutefois, un certain nombre de documents épigraphiques viennent attester l'existence à Brindes d'une base militaire navale, au moins au tout début de l'Empire : quatre d'entre elles appartiennent à des militaires en service (un *miles*, un *symphoniacus*, un centurion, un triérarque)[241] et confirment un passage de Tacite, qui fait allusion à une révolte servile, réprimée, sous Tibère, par des équipages de birèmes qui faisaient relâche dans le port de Brindes[242]. Il semble qu'ainsi la fonction de Brindes comme port militaire sous la République, et dont le contrôle était d'une importance majeure pendant les guerres civiles[243], ait continué sous l'Empire, du moins à ses débuts : les inscriptions de Brindes, en effet, ne mentionnent jamais le nom de la flotte à laquelle appartiennent les défunts, dont la dédicace, de surcroît est au nominatif[244]. En outre, l'onomastique des épitaphes, encore fort peu latine, montre que leur datation ne doit pas descendre bien avant dans le premier siècle de notre ère. Enfin, le texte de Tacite pourrait laisser penser que la présence de birèmes à Brindes sous Tibère est déjà occasionnelle : le port a dû voir son rôle diminuer avec le développement de Ravenne[245].

D'autres ports italiens de l'Adriatique permettaient-ils aux navires des flottes militaires de faire plus qu'une escale? Nos sources épigraphiques et littéraires n'autorisent pas à répondre par l'affirmative et il ne semble pas que la flotte de Ravenne ait eu, dans l'Adriatique, des bases bien nombreuses. Un certain nombre de

[241] CIL IX, 41 : *Iulia Cleo/patra, quae et/Lezbia C(aii) Iuli(i) Men/oetis Antiochensis/Syriae ad Daphnem,/uxor Malchionis Caesaris trierarchi de/triere Triptolemo; CIL* IX, 42 : *Scaeva Licccai(us),/mil(es) de lib(urna) Triton(e),/(centuria) M(arci) Vettii uixit an(nis)/triginta quinque, mil(itauit) an(nis) --- /h(ic) s(itus); CIL* IX, 43 : --- *ilo Pinthsi/ f(ilius), de triere/Quadrig(a), uixit/an(nis) triginta quinque,h(ic) s(itus),/ symphonia/cus; AE* 1966, 97 : *Marcinus,/centurio de/Triptolemo.* Il faut en outre ajouter *Dessau* 9218 qui appartient à un vétéran, ainsi que *NS* 1896, p. 239.

[242] *Annales* IV, 27 :. . . *uelut munere deum tres biremes adpulere ad usus commeantium illo mari. . . (Cutius Lupus quaestor) disposita classiariorum copia coeptantem cum maxime coniurationem disiecit.*

[243] Voir César, *BC* III, 2-8, et Appien, *BC* V, 78.

[244] *CIL* IX, 43 est au datif mais ne doit pas être de date très haute; quant à l'inscription *NS* 1896, p. 239, elle mentionne un vétéran de la *classis praetoria Rauennate* : elle est donc nettement plus tardive; mais comme elle appartient à un vétéran, elle ne saurait, dans l'état actuel des connaissances, infirmer notre démonstration.

[245] Même avis dans *Starr* p. 23.

ports, en revanche, ont sans doute accueilli ses bateaux pour de simples escales, et permettaient vraisemblablement d'effectuer des réparations sommaires, de se ravitailler ou de se reposer. C'est le cas, semble-t-il, de plusieurs petits ports du fond de l'Adriatique : il existe en effet dans cette région de nombreuses lagunes dont on a, depuis longtemps, mis en évidence le rôle comme moyen de communication[246]. L'Itinéraire Antonin signale l'existence d'une voie maritime entre Ravenne et Altinum à travers les marais[247]. Pour ce faire, les ingénieurs romains avaient creusé diverses «fosses» qui facilitaient la navigation[248]. C'est le cas, tout particulièrement de Ravenne, débouché de la *fossa Augusta* qui mettait le port en relation avec tout le bassin du Pô, et en faisait l'héritier de Spina. L'importance de cette navigation fluviale était évidemment économique, mais aussi, accessoirement, militaire, quand l'occasion se présentait : c'est ainsi qu'en 69, les navires de la flotte de Ravenne remontèrent le Pô jusqu'à Crémone pour participer à des opérations de guerre[249]. Il en va de même du parcours endolagunaire entre Ravenne, Altinum et Aquilée : une telle navigation présentait l'avantage, l'hiver, d'échapper aux tempêtes, et, en outre, de multiplier les escales dans les embouchures des fleuves derrière les cordons litoraux, alors que le rivage proprement dit est dépourvu de ports[250].

Divers textes ou inscriptions attestent l'utilisation de cette voie maritime par la flotte militaire : récemment, le débouché de la *fossa Augusta* dans le Pô, près de l'ancienne Spina, totalement désertée à l'époque romaine, a été localisé à l'aide d'une inscription dédiée par un préfet de la flotte de Ravenne, au troisième siècle[251]. Le port d'Adria était fréquenté, dans la seconde moitié du

[246] Voir par exemple L. Bosio, *I problemi portuali della frangia lagunare veneta nell'Antichità, Venetia*, I, Padova, 1967, p. 11-96; *idem, I porti antichi del arco lagunare veneto, Convegno Classe 1967*, p. 15-22; G. Uggeri, *Vie di terra e vie d'acqua tra Aquileia e Ravenna in età romana, Aquileia e Ravenna, Antichità altoadriatiche*, XIII, Udine, 1978, p. 45-79. R. Chevallier, *op. cit.* I p. 72-74.

[247] *Itinerarium Antonini* 126-5-6 : *Ab Arimino recto itinere Rauenna. Inde nauigatur Septem Maria Altinum usque.*

[248] *Fossa Augusta*; cf. les vers de Valgius (*ap. schol. Dan. ad. Verg. Aen.* XI 457) : *et placidam fossae qua iungunt ora Padusam/nauigat Alpini flumine magna Padi.* Sur la *fossa Claudia* et la *fossa Flauia*, voir G. Uggeri, *art. cit.*, p. 72 sqq.

[249] Tacite, *Histoires* II, 43.

[250] Sur ces divers ports canaux, voir la bibliographie citée note 246.

[251] G. Uggeri, *Nuovi testi epigrafici dell'antico delta padano, Atene e Roma*, 1977, 3-4, p. 126-137.

premier siècle par les navires de la *classis*[252]. Si l'on passe sous silence divers petits ports comme Chioggia, Mino Meduaco, *ad Portum*, qui devaient jalonner l'itinéraire maritime, mais pour lesquels nous n'avons pas de témoignages directs[253], il faut noter une inscription de la flotte à Altinum[254], une autre à Caorle[255], une troisième à Trieste[256], une quatrième à Parentium, en Istrie[257]. Bien que d'époques diverses et fournissant des renseignements lacunaires, ces inscriptions attestent la présence de l'escadre de Ravenne dans les eaux du golfe Adriatique nord; il existait là divers petits ports, à fonction essentiellement civile, qui devaient toutefois recevoir fréquemment la visite d'unités militaires.

Les autres petits ports italiens de l'Adriatique ont pu accueillir parfois, en escale, des bateaux militaires, mais nous n'avons conservé aucune trace de leur passage : on ne peut, notamment, affirmer qu'Otrante servit de base à Marc-Aurèle pour la guerre contre les Parthes; l'Empereur s'y embarqua peut-être, ce qui resterait d'ailleurs à démontrer, mais la présence de flottes de guerre dans ce port n'est pas attestée[258].

La côte orientale de l'Adriatique

La possession des ports de la côte orientale de l'Adriatique était indispensable à la sécurité maritime de Rome. La configura-

[252] Cf. Tacite, *Histoires* III, 12 : il s'agit d'un épisode des guerres civiles en 69.

[253] Sur ces ports, voir la bibliographie citée.

[254] *CIL* V, 8819. Sur le prétendu port-arsenal de Venise à l'époque romaine, auquel on ne croit plus guère, voir G. Brusin, *Il presunto porto-arsenale romano di Venezia, Atti dell'istituto veneto di scienze, lettere ed arti*, CI, 2, 1941-1942, p. 121-137, avec la bibliographie antérieure. Toutefois des restes romains du Ier s. après J.-C., attribuables à des travaux hydrauliques, sont signalés dans un article de *La Nazione* (11.1.1980, p. 8). Il faut mentionner aussi deux inscriptions de Padoue (*CIL* V, 2833 et 2840) qui attestent l'existence d'une navigation fluviale vers l'amont, et la présence de navires ravennates sur les cours d'eaux de toute la région.

[255] *CIL* V, 1956; Caorle est probablement le port de *Concordia* (cf. Schmiedt, *I. porti*, p. 235).

[256] *CIL* V, 541; sur le port de Trieste, très mal connu, voir V. Scrinari, *Tergeste*, 1951.

[257] *CIL* V, 328.

[258] G. Susini, *Fonti per la storia greca e romana del Salento*, Bologne, 1962, a voulu montrer, à l'aide de deux bases honorifiques (n° 32-33) dédiées à Marc Aurèle et Lucius Verus en 162, que l'Empereur s'était embarqué à Otrante pour la guerre parthique : rien, dans ces deux textes, ne permet d'accréditer cette affirmation.

tion du littoral dalmate, très découpé, flanqué d'îles nombreuses, en a fait de tout temps un excellent refuge de pirates, et Rome, devenue puissance maritime, se devait de le contrôler, ce qu'elle fit, aussitôt annihilé le danger créé par Sextus Pompée; en outre, l'établissement d'une domination sur les provinces danubiennes, vitale du point de vue stratégique pour la sécurité de l'Italie, exigeait la mise sur pied d'une importante logistique navale, dont la marine militaire ne pouvait être écartée : la route de terre par le nord de l'Adriatique est, en effet, fort longue et malcommode, et le voyage le long de la côte septentrionale du golfe a toujours été considéré comme une entreprise militaire difficile[259]. Enfin, l'utilisation fréquente, dans le reste de l'Empire, de renforts militaires puisés parmi les troupes du *limes* danubien exigeait le plus souvent un transport maritime, et, pour cette raison aussi, les ports de la côte orientale de l'Adriatique revêtaient une grande importance stratégique[260].

La présence navale de Rome, dans ces eaux, est connue dès l'époque républicaine[261], mais c'est surtout à partir de 35 avant notre ère qu'elle prend toute son importance; bien que ni Appien, ni Dion Cassius, ne l'attestent explicitement, celle-ci peut être considérée comme certaine, dans la mesure où les campagnes de 35-33 aboutirent à la domination de toute la côte nord, et à la destruction des nids de pirates liburniens[262]. Salone a sans doute été, dès cette époque, une des principales bases navales romaines[263]. Plus au sud, Dyrrachium était déjà un port militaire important, particulièrement bien situé en face de Brindes, et tête de ligne de la *uia Egnatia*. Son contrôle, dans la lutte qui avait opposé Pompée et César, avait été primordial[264]. L'importance de ces deux ports, Salone et Dyrrachium, est attestée, sous l'Empire, par la

[259] Cf. J. J. Wilkes, *Dalmatia*, Londres, 1969, p. 41; Procope VIII, XXVI, 23.

[260] Voir notamment J. Baradez, *Les nouvelles fouilles de Tipasa et les opérations d'Antonin le Pieux en Maurétanie*, *Libyca*, 2, 1954, p. 89-148.

[261] Cf. Wilkes, p. 34-35; p. 40. Salone fut notamment une des grandes bases navales de Pompée.

[262] Appien, *Illyrica*, 16; cf. J. Kromayer, *Kleine Forschungen zur Geschichte des II. Triumvirats*, *Hermes*, XXXIII, 1898, p. 1-70. J.-M. Roddaz, *Marcus Agrippa*, Rome, 1984 p. 142-144.

[263] A la différence, sans doute, de Narona, assez mauvais (cf. J. Wilkes, *op. cit.*, p. 247).

[264] César, *BC* III.

mention qu'en fait l'Itinéraire Antonin[265], et leur rôle comme bureaux du *portorium*[266].

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, de trouver à Salone diverses inscriptions des flottes prétoriennes : celle de Ravenne, naturellement, toute proche, mais aussi celle de Misène, mentionnée par trois épitaphes[267]. On ne saurait, avec C. Starr, supposer qu'il s'agit seulement, dans le cas de l'escadre campanienne, de bateaux en visite, puisque les inscriptions, toutes funéraires, ont été dédiées, tantôt par un fils ou une fille, tantôt par un marin à sa famille[268]. Chronologiquement, l'ensemble de ce corpus épigraphique semble s'étager des débuts de l'Empire au début du troisième siècle[269].

L'absence d'autres inscriptions plus tardives ne doit pas faire conclure à la disparition des escadres méditerranéennes de ces eaux, pendant le Bas-Empire, bien que la *Notitia* n'en mentionne aucune. Le *limes* danubien prenait, en effet, de plus en plus d'importance à cette époque, et nous avons rappelé le rôle des ports de l'Adriatique dans son soutien logistique. Lors de l'usurpation du trône d'Occident par Jean, en 425, les troupes d'Orient, commandées par Ardabur et Aspar, s'emparèrent de Salone, qui leur servit dès lors de base navale[270]. Il faudrait toutefois savoir si l'escadre y demeura. Ce port joua un rôle essentiel pendant les guerres gothi-

265 *Itinéraire Antonin* (Cuntz), 497, 3 et 6.

266 J. De Laet, *op. cit.* p. 70 et 181 ; J. Wilkes *op. cit.* p. 237.

267 *CIL* III, 2020 : *D(is) M(anibus),/M(arcus) Diony/sius Firmu(s),/ueteranu(s) ex cl(asse) pr(aetoria) Ra/uenn(atium),M(arcus) Dio/nysius Firmus/ fil(ius) patri piissimo.* *CIL* III, 2034 : *Idiopantus, A[l]e/xandri f(ilius),/d(e) liburna Mur/ena, uixit an(n)o/s (octo et triginta), militaui/t an(n)os (sedecim),/h(ic) s(itus).* *CIL* III, 14691 : *D(is) M(anibus),/C(aio) Aelio Censorin(o),/optioni cl(assis) pr(aetoriae) Ra(uennatium),/natione Panno(nico),/uix(it) an(nis) (uno et quadraginta),/militau(it) an(nis) (uno et uiginti)/---.* *CIL* III, 2036 : *D(is) M(anibus) s(acrum),/Iul(iae) Crescentin(a)e/ coniugi, ann(orum)/ (triginta), et Iuliae Ma/rciae filiae/ pientissimae ann(orum)/ (octo), a Iulio Marciano/ milite class(is)/ praet(oriae) Misena/tium d(atum) d(e)d(icatum).* *CIL* III, 2051 : *D(is) M(anibus),/L(ucio) Sextilio uet(erano) ex class(e)/ praetoria Misenatium, et Pa/piriae Helpidi parentibus, et/ Sextiliae Valeriae Sextilia/ Rufina fecit.* *CIL* III, 14695 : Φλαουίῳ Ζήνωνι/ ἡμερίτῳ / στόλου Μει/σηνῶν βιο/λόγῳ ζήσ(ας) / ἔτη οε' Ζή/νων υἱὸς πατρὶ εὐσεβεῖ.

268 *Starr* p. 23, note 53. *Supra* n. 267.

269 *CIL* III, 2034 est vraisemblablement du début de l'Empire, en raison à la fois de la dédicace, au nominatif, et de l'onomastique du défunt. *CIL* III, 2036 doit être en revanche, soit de la fin du deuxième siècle, soit du début du troisième.

270 Philostorgus XII, 13.

ques : c'était, en effet, une des principales bases navales des Byzantins, et Procope la mentionne comme telle à plusieurs reprises[271]. C'est de là, notamment, que s'embarqua l'expédition victorieuse à Sinigallia, qui devait porter un coup fatal à la puissance ostrogothique.

L'archéologie, malheureusement, ne fournit pas beaucoup de renseignements sur le port de Salone. La ville, située au fond d'une rade, bien protégée des vents du large, a pris naissance à l'embouchure du Iader, sur la rive nord du golfe. Aucune installation portuaire n'a malheureusement été retrouvée, malgré quelques tentatives fantaisistes de localisation[272]. On pourrait tenter, en revanche, comme on l'a fait à diverses reprises, d'identifier le port de Salone dans la scène LXXXVI de la colonne Trajane[273]. Toutefois, la polémique sur ce sujet est loin d'être close, dans la mesure où nous ne possédons aucun renseignement sur le trajet de l'Empereur au début de la seconde guerre dacique; il vaut mieux, provisoirement, suspendre tout jugement[274].

Le port de Dyrrachium, en revanche, n'a livré aucune inscription de marin, à l'époque impériale, de sorte qu'on ne saurait conclure de sa fonction comme base navale après la période républicaine, malgré son importance économique. Toutefois, le *corpus* épigraphique de Dyrrachium reste relativement pauvre, et les fouilles effectuées sur le site quasi nulles[275]. Les renseignements

[271] Procope V, VII, 26; V, XVI, 18; VII, XXXV, 26 sq; VIII, XXIII, 8.

[272] E. Ceci, *I monumenti pagani di Salona*, Milan, 1962, p. 143.

[273] Notamment C. Cichorius, *Die Trajanssäule*, *op. cit.* Pour une discussion récente de la question, avec la bibliographie antérieure et les diverses opinions, voir C. W. Clairmont, *Excavations at Salona, Yugoslavia*, Park Ridge, New Jersey, 1975, p. 26-35, qui accepte l'identification de la scène LXXXVI, avec Salone, mais sans apporter, à notre sens, de preuve formelle.

[274] Sur cette polémique et les difficultés d'identifier les ports de la colonne Trajane, voir p. 218. Une inscription mentionnant une *praefectura phariaca salonitana* a été souvent interprétée comme attestant l'existence d'un phare, au demeurant vraisemblable (F. Bulič, *Ritrovamenti antichi nelle mura perimetrali dell'antica Salona; l'iscrizione della «praefectura Pharica Salonitana», Bullettino di archeologia e storia dalmata*, XXV, 1902, p. 6). Rappelons, toutefois, que Salone est située en face de l'île de Pharos, et que l'inscription en question peut faire référence à ce toponyme.

[275] P. C. Sestieri, *Vita pubblica e monumenti di Durazzo in età romana attraverso le iscrizioni*, *Epigraphica*, IV, 1942, p. 130-142. A. Schober, *Zur Topographie von Dyrrachium*, *Öst. Jahreshefte*, XXIII, 1926, p. 232-239. Sur la fortification de Dyrrachium par Anastase, voir Procope, *De Aedificiis*, IV, IV, 3, et G. Karaishaj – A.

manquent, pour porter un jugement définitif. Pendant les guerres gothiques le port joua un rôle militaire important, comme relais des flottes byzantines vers le nord[276].

On ne saurait préciser si d'autres escales ont abrité les escadres romaines ou byzantines dans ces parages, autrement que de façon temporaire. Une inscription de Iader (Zadar), mentionne un marin enterré par sa femme[277]. On a peut-être ici la trace d'une route côtière le long du littoral nord de l'Adriatique, déjà supposée par la présence d'autres inscriptions[278]. Iader était enfin un port important, en relation directe avec Ancône, comme l'atteste l'itinéraire Antonin[279]. Enfin, on a retrouvé en Epire, à Nicopolis (tout près du site d'Actium) une inscription d'un marin de la flotte de Ravenne, mort dans ces parages, dans le courant du deuxième siècle sans doute. Il doit s'agir d'une escale, dans un port qui, après Actium, se développa sensiblement[280].

Les Ports de Grèce

Athènes.

Le port militaire du Pirée, naguère si glorieux, avait évidemment souffert de la décadence maritime d'Athènes, et de sa destruction par Sylla. Toutefois, il servait encore d'escale dans les dernières années de la République, notamment aux escadres de

Baçe, *La forteresse de Dürres et les autres fortifications environnantes pendant la Basse Antiquité*, *Monumentet*, 9, 1975, p. 5-35. Un *castellum* est signalé au lieu-dit Porto romano, à sept kilomètres au nord de la ville, sur une langue de terre qui sépare la mer du marais. Est-ce là le site du port, comme d'ailleurs le laissent entendre L. Heuzig -H. Daumet, *Mission archéologique en Macédoine*, Paris, 1876, p. 361 ? Rappelons que la ville est bordée, vers l'est, par une lagune, qui a pu servir de port.

276 Procope V, VII, 26.

277 *CIL* III, 3165 : *D(is) M(anibus),/T(ito) Titinio/Iuliano, gyb(ernatori)/ (quadriere) Fort(una), nat(ione)/Paraetonio,/ u(ixit) a(nnis) (duobus et quadraginta), mil(itauit)/a(nnis) (undeuiginti), Valeria Zo/sime coniu(gi)/ b(ene) m(erenti) p(onendum) c(urauit).*

278 Voir p. 222-223. Nouvelle inscription dans l'île de Gres (*AE* 1980, 689).

279 *Itinéraire Antonin* (Cuntz), 497, 2.

280 *AE* 1968, 457 : *D(is) M(anibus),/C(aius) Eppius Ferox, uixit/annis (sexaginta), militauit/annis (uiginti) in classe pr(aetoria)/Rauennate, cuius heres/ faciendum curauit.*

Pompée[281]. Si la plupart des auteurs, notamment Strabon[282], évoquent avec complaisance la décadence de l'antique cité, il ne faut peut-être pas en conclure que toute activité a cessé dans le port d'Athènes, au demeurant bureau du *portorium*, semble-t-il. La raison en est sans doute l'excellence du mouillage, et sa bonne position sur les grandes routes de commerce entre l'est et l'ouest, bien qu'Athènes soit, en ce domaine, largement dépassée par Corinthe[283].

Ce rôle de relais vers l'Orient est certainement la raison essentielle qui a conduit l'amirauté impériale à établir une base des flottes de Ravenne et de Misène au Pirée, comme le suggère D. Kienast[284]. L'importance de ce détachement est attestée par le nombre relativement élevé des inscriptions conservées à Athènes même ou dans les environs immédiats : sur les onze épitaphes retrouvées, cinq appartiennent à la flotte de Misène, trois à celle de Ravenne, une à celle de Syrie, deux ne sont pas identifiées[285]. On ne conclura donc pas, avec C. Starr, que le Pirée n'accueillait

[281] Plutarque, *Pompée* 42 : Pompée fait escale à Athènes avec ses troupes, en rentrant victorieux à Rome, après sa victoire sur Mithridate. Le chemin suivi indique qu'il prend la route de mer.

[282] Strabon IX, 1, 15.

[283] De Laet, *Portorium, op. cit.* p. 353. Contre cette opinion, *Rougé*, p. 132. Il faut, semble-t-il, distinguer plusieurs périodes dans la vie économique d'Athènes, aux trois premiers siècles de l'Empire : une période de marasme net, surtout au début de l'époque julio-claudienne, et qui se poursuit jusque sous Trajan ; une période de renaissance économique, sous Hadrien et ses successeurs immédiats ; de nouveau une période de lent déclin, vers la fin du deuxième siècle et pendant le troisième. (Cf. P. Graindor, *Athènes sous Auguste*, Le Caire, 1927 ; *idem*, *Athènes de Tibère à Trajan*, Le Caire, 1931 ; *idem*, *Athènes sous Hadrien*, Le Caire, 1934 ; J. Day, *An economic history of Athens under Roman Domination*, New York, 1942 ; D. J. Geagan, *Roman Athens : Some aspects of life and culture. I. 86 BC-AD 267, ANRW*, II, 7, 1, p. 371-437.

[284] *Kienast* p. 95-96.

[285] *CIL* III, 556[a] : *D(iis) M(anibus),/Q(uintus) Statius Rupinus, m(iles) classis pr(aetoriae)/Mis(enensis), (centuria) Claudii Inge(n)ui, an(nis) (octo et triginta), m(ilitauit) an(nis) (duodeuiginti). CIL* III, 557 : *T(itus) Taronius Celer, mil(es) cl(assis) pr(aetoriae)/ Rauen(natium), nat(ione) Bess(us), stip(endiis) (septem),/ uixit ann(is) (triginta). CIL* III, 558 (= 7291) : (texte peu assuré) : *D(iis) M(anibus),/Sex(tus) Valeri(us) Pude(n)s, (centuria) Iuli(ii)/Quintini, militauit/ an(n)os (nouem), uixit an(n)os (triginta), natio(ne)/Bes(sus), S(ecundus) heres/ Iul(ius) Apol(l)inaris/ posuit ex clas(se) pr(aetoria) Misen(en)si. CIL* III, 6109 : *D(iis) M(anibus)/M(arcus) Iulius) Sabinianus, miles/ ex clas(sis) praetoriae Misene(n)sis,/(centuria) Antoni Prisci, uixit annis (triginta),/militauit annis (octo), natio(ne) Bes(s)us.*

que des escadres de passage, mais qu'il y avait, bel et bien, une station de relais permanente dans ce port[286].

Chronologiquement, le rôle militaire du Pirée semble exister dès les débuts de l'Empire, et il est possible que l'escale qu'y fit Germanicus en 18 de notre ère, après une tempête, n'ait pas été simplement une visite de courtoisie ou d'inspection, mais la preuve qu'il existait, à cette époque, des arsenaux et des cales dont Pausanias, 150 ans plus tard, atteste encore l'activité[287]. En outre, l'inscription du Ravennate G. Mucius (*AE* 1968, 471) paraît bien être de l'époque julio-claudienne, non seulement parce que l'escadre n'y est pas qualifiée de prétorienne, mais aussi parce que la graphie *qurauit* est très certainement du premier siècle. On doit donc légitimement penser qu'Athènes a servi de base aux flottes italiennes dès le début de l'Empire. La ville conserva d'ailleurs ce rôle au moins sous les Antonins, puisque, outre le témoignage de Pausanias, nous disposons de celui des inscriptions qui qualifient les escadres de prétoriennes[288].

CIL III, 7289? (le nom d'une flotte est probablement mutilé). *CIL* III, 7290 : *M(arco) Valeri(o)/Capito, nau(archo)/ class(is) pr(aetoriae) Mis(enensis), (centuria) Aelian[i]/ mil(itauit) ann(is) (duobus et uiginti), uix(it) ann(is) (quadraginta)---*. *CIL* III, 14203[18] : --- *inius,/[mile]s ex cla(sse)/[Mise]n(ensi), nat(ione)/ [---]a libu[rna]/---*. J. H. Oliver, *Hesperia*, X, 1941, p. 249 : *D(iis) M(anibus)/Q(uintus) Boidius [m]/iles ex cla[sse M]/isene(n)si,[uixit an]/nis--- / ---* *AE* 1968, 471 : *G(aio) Mucio, G(ai) f(ilio), Clau/dio Gemen(e)lo/ Math[e] tr(ierarcho) ex/classe Rauenn/ate, qurauit/M(arcus) Aemilius Fuscus optio*. Cette restitution est due à G. Forni, *L'anagrafia del soldato e del veterano, Actes du VII[e] congrès international d'épigraphie grecque et latine*, Paris, Bucarest, 1979, p. 205-228 : Claudio serait une pseudo-tribu en -o, par omotéleute avec l'*origo* (*Gemenelo*), normale puisque *Cemenelum* est dans la tribu *Claudia*. Dans ces conditions, il faut considérer *Math[e]* comme un *cognomen* et non l'abréviation de *math[ematicus]*, grade par ailleurs inconnu, mais proposé par G. Susini, *Il mathematicus trierarchi ed alcune osservationi sulla flotta ravennate in Levante, Studi Romagnoli*, 17, 1967, p. 219-228. *AE* 1968, 472 : *D(iis) M(anibus)/T(iti) Ranii Fron/tonis, mil(itis) cl(assis)/praet(oriae) Rauen(natium), uix(it) an(nis) (uiginti sex),/ mil(itauit) an(nis) (octo),/Mercasius e[t] Iustus/h(eredes) p(onendum) c(urauerunt)*. *IG* III, 1447: Μαίωρ Φιλίππι, στρατευ/ώτης ληκτὸς κλάσ/σης Συριακῆς γένει Ἀ/ράδιος ἐτῶν τρεια/κόντα δύω. *IG* II², 13213 : *D(iis) M(anibus),/C(aius) Domius Aper Panon(nicus),/mil(es) clas(sis) pr(aetoriae) Misenens(is),/ uixit an(nis) (quattuordecim), mil(itauit) an(nis) (uiginti tribus),/ --- eius Maximus h(eres) b(ene) m(erenti)*. On ne voit pas de raison particulière de dater toutes ces inscriptions des années 113-120, comme le fait Day, *op. cit.*, p. 151, n. 8. Cf. *infra*.

[286] *Starr* p. 19, 23 et n. 55.

[287] Tacite, *Annales* II, 43. Pausanias, I, I.

[288] Voir le texte des inscriptions *supra* n. 285. *AE* 1968, 472 est datée de la fin du deuxième siècle par G. Susini, *Epigraphica*, 1967, p. 174.

Comme d'ordinaire, nous ne possédons pas d'inscriptions sûrement datables du troisième siècle, de sorte qu'il est difficile de se prononcer sur le rôle militaire du Pirée à cette époque. Il dut toutefois continuer puisqu'en 324 Constantin y concentra une grande partie de ses forces navales, avant d'affonter Licinius[289]. Après cette date, on n'entend plus guère parler du port militaire d'Athènes, où les forces impériales, en route vers Carthage, ne s'arrêtent même pas, en 533[290].

Sur les installations même du Pirée, à l'époque impériale, nous ne savons rien de précis, sauf que les constructions, au dire de Strabon, sont limitées à une petite bourgade autour du temple de Zeus Sôter, dont la localisation est incertaine, malgré la mention qu'en fait Pausanias[291]. Ce dernier signale le grand port, sans doute le Kantharos, mais ne dit rien de l'emplacement des cales, à son époque. Les connaissances sur le Pirée à l'époque romaine étant quasiment nulles, on peut simplement supposer que les anciens bassins de Zea ou de Munichia ont été réemployés, et ont continué à servir sous l'Empire comme à l'époque de la puissance athénienne[292]. Il est clair, toutefois, qu'un seul de ces ports devait suffire au détachement des flottes italiques qui se trouvait là, dont l'importance numérique est évidemment sans commune mesure avec celle des flottes d'autrefois.

Les autres ports.

Si l'on excepte le Pirée, la Grèce de l'époque impériale ne semble pas avoir connu d'autre grand port militaire. Corinthe, dont l'importance politique et économique l'emporte largement, à cette époque, sur celle d'Athènes[293], ne joua aucun rôle comme base des grandes escadres méditerranéennes, sauf de façon très exceptionnelle[294].

[289] Zosime II, 22.

[290] Procope III, XII, 6 sqq.

[291] *Supra* n. 287 et 282.

[292] Voir W. Judeich, *Topographie von Athen*, Munich, 1905. Sur le Pirée à l'époque romaine, on peut voir Chr. Th. Panagos, *Le Pirée. Etude économique et historique depuis les temps les plus anciens jusqu'à la fin de l'Empire Romain*, Paris, 1968, sans intérêt du point de vue de la topographie, et qui ne mentionne pas les activités militaires.

[293] Sur l'importance de Corinthe comme port, voir *Rougé* p. 85 et 132 et L. Ibrahim, R. Scranton et R. Brill, *Kenchreai, Eastern port of Corinth*, Leiden, 1976.

[294] En 30, pendant l'hiver, Octavien fit transiter sa flotte par l'isthme de Corinthe, pour éviter d'avoir à faire le tour du Péloponnèse. Cf. Dion LI, 5.

Thessalonique, en revanche, semble avoir abrité, dès le Haut-Empire, des flottes de passage, comme en témoigne l'épitaphe, au milieu du troisième siècle, d'un marin de la flotte de Misène[295]. Il y a de bonnes raisons de penser que cette présence navale est liée aux raids des Goths et des Hérules[296]; elle est due, aussi, aux escales des flottes vers l'Orient. Pourtant, si nous en croyons un texte de Zosime, c'est Constantin qui fonda le port de Thessalonique en 324, et l'utilisa comme base pour ses opérations contre Licinius[297]. Il est possible qu'à partir de cette date, la grande ville du nord de la Grèce ait abrité des escadres militaires, bien que nous n'en ayons aucune trace dans nos sources. C'est seulement, en effet, à partir des invasions slaves contre la ville, à la fin du sixième siècle et au septième que nous sommes assurés de la présence dans le port de Thessalonique de flottes de guerre byzantines[298].

Les îles de la Mer Egée et les côtes occidentale et méridionale de l'Asie Mineure

Les Cyclades.

La situation maritime des Cyclades, à la fois sur les routes maritimes est-ouest, et sur les routes nord-sud du bassin oriental de la Méditerranée faisait évidemment de ces îles des escales privi-

[295] *CIL* III, 7327 : *D(iis M(anibus) S(acrum),/T(ito) F(lauio) S[a]bestiano, mil(iti) cl(assis) pr(aetoriae) Mis(enensis) p(iae) u(indicis) Philip(ianae)/, (centuria) (triere) Vic(toria), M(arcus) Aur(elius) Salui/anus frat(ri) et con(tubernali).*

[296] *IG* X², II-I, 150. Cette inscription mentionne un stolarque à Thessalonique, nommé Tiberius Claudius Magnus et Edson se demande, peut-être avec raison, s'il ne faut pas le rapprocher d'un personnage du même nom, connu à Aquilée par une inscription (*Latomus*, 1960, p. 219-227) et qui aurait pu être préfet de la flotte de Ravenne. Mais il ne s'agit là que d'une hypothèse. L'inscrition *CIL* III, 7327 est, en revanche, antérieure à l'invasion des Goths et des Hérules dans le Pont et la mer Egée (cf. *infra* p. 608 sqq.). Sur le rôle de Thessalonique comme escale, voir *Starr* p. 27 et 207, n. 98 et *Kienast* p. 122.

[297] Zosime II, 22. Sur le port de Thessalonique et les fortifications de la ville, voir M. Vickers, *Hellenistic Thessaloniki*, 92, 19, p. 169. Byzantina, 7, 1975 p. 289-341 et 461-495; *idem, The late Roman walls of Thessaloniki, Roman frontiers studies*, 1969, Cardiff, 1974, p. 249-255, ainsi que J. M. Spieser, *Recherches sur Thessalonique, de la Tétrarchie à l'iconoclasme*, thèse de lettres dactylographiée, Paris, 1977-1978, II, p. 5, n. 19, I, p. 17 et 76.

[298] H. Ahrweiler, *Byzance et la mer, op. cit.* p. 26-29.

légiées pour la navigation. Certaines d'entre elles furent, avant l'époque romaine, de grandes puissances navales, et leurs marins restèrent, durant toute l'Antiquité, les plus recherchés et les plus nombreux.

La domination maritime romaine s'est-elle passée de la position géographique des Cyclades? Les sources ne mentionnent qu'assez rarement, sous le Haut-Empire, les ports de ces îles, dans un contexte militaire tout au moins. On peut toutefois signaler l'existence de quelques inscriptions.

La grande puissance navale de Rhodes a disparu sous le Principat. Nous avons pourtant mentionné l'existence, jusque sous les Flaviens, de triémiolies dans les ports de l'île et de la région[299]. La question qui se pose est évidemment de savoir si ces navires n'ont plus qu'une fonction d'apparat, ou si Rhodes a conservé pendant un temps, au début de l'Empire, une certaine autonomie. Un discours de Dion de Pruse, prononcé entre 79 et 82, évoque la décadence maritime de l'île, mais sa référence à un passé proche, où les escadres rhodiennes étaient encore florissantes, permet de penser qu'au début du premier siècle, au moins, des flottes rhodiennes alliées de Rome existaient encore[300]. Elles envoyèrent d'ailleurs des bateaux lors de la naumachie de Claude, sur le lac Fucin[301]. Rhodes servait encore d'escale à Vespasien, en 69, lorsque celui-ci, arrivant d'Alexandrie, s'embarqua avec une escadre militaire[302]. Ce rôle de liaison maritime explique que le port ait continué à avoir, sous l'Empire, une grande importance économique[303].

Rhodes ne semble pas avoir été la seule île à accueillir, au moins temporairement, des escadres militaires : une inscription de la toute proche Nisyros évoque une activité maritime très semblable, sous les Flaviens[304]. Cos semble avoir abrité, sous Tibère au moins, des bateaux militaires : Tacite mentionne, en effet, des trirèmes, à la disposition de Pison, gouverneur de Syrie en 19 après

[299] *Supra* p. 102.
[300] Dion de Pruse, XXXI, 103.
[301] Suétone, *Claude* XXI.
[302] *Infra* p. 446.
[303] *Rougé* p. 132.
[304] *IG* XII-3, 104. Cf. Hiller, *Hellenoromaika ploia, art. cit.*, p. 57. Cette datation, proposée par Hiller, repose toutefois uniquement sur des indices contestables (langue, forme des lettres).

J.-C.[305]. Nous retrouverons à plusieurs reprises cette relation entre les Cyclades, la côte micrasiatique et la Syrie[306].

Samos est signalée à deux reprises comme relais des flottes centrales : en 14 avant notre ère, Agrippa s'y arrête, et, vers la fin du premier siècle après J.-C., une inscription mentionne un soldat de la flotte de Ravenne[307]. L'île de Ténos, à mi-chemin entre la côte européenne et la côte asiatique, apparaît dans deux inscriptions : l'une nomme des *tesserarii naues* d'Asie, qui devaient naviguer jusque dans ces parages[308]; l'autre appartient à un soldat de la flotte de Syrie et date vraisemblablement du deuxième siècle de notre ère[309]. Il faut enfin citer une inscription augustéenne de Mytilène, qui mentionne un préfet de la flotte, patron de la ville. Ce double titre, lié à la présence d'Agrippa lors de sa grande tournée d'inspection en Orient, montre certainement que Mytilène était, au tout début de l'Empire, une base, à tout le moins temporaire, des flottes de guerres non loin de la côte asiatique[310].

Ce bref *corpus* épigraphique ne suffit évidemment pas à prouver l'existence de bases permanentes dans les Cyclades sous le Haut-Empire. Le grand port de la région se trouvait, en effet, à Ephèse, on le verra[311]. Ces îles, toutefois, servaient de relais aux différentes escadres de la Méditerranée, comme il est normal, étant donné leur situation géographique. Si certaines, comme Cos, ont pu servir de base, ce fut certainement à titre temporaire; les sources, du moins, ne permettent pas d'aller au-delà de ces brèves remarques. Il est possible que les premiers raids Goths ou Hérules des années troublées du troisième siècle aient révélé la nécessité de défendre davantage la Mer Egée. Toutefois, on n'a pas trace d'un véritable système de défense maritime des îles avant Justinien. Même si l'on tient en effet pour acquise l'indication de Sextus Rufus, selon qui la province des îles aurait été organisée dès

[305] Tacite, *Annales* II, 78.

[306] Voir *infra* p. 386 sqq.

[307] Josèphe, *Ant. Juives*, XVI, 23; *CIL* III, 6092 a : le texte, peu sûr, restitué par Mommsen, mentionne, au nominatif, un soldat de la *classis praetoria Rauennatium*; ce dernier titre, ainsi que la forme de la dédicace, nous font pencher pour la datation proposée.

[308] *Infra* p. 449.

[309] *IG* XII-5, 988.

[310] *CIL* III, 455. Cf. J.-M. Roddaz, *op. cit.* p. 424 sqq.

[311] *Infra* p. 234, 386. Sur les Cyclades, voir *Starr* p. 115-117.

Vespasien[312], rien ne prouve qu'il s'agissait là d'un commandement militaire. La mention des îles de l'Egée, par la *Notitia Dignitatum* et le *laterculus Veronensis*, dans le diocèse d'Asie, n'assure pas non plus que les Cyclades étaient unifiées dans un grand *limes* maritime[313]. On peut simplement noter que Chypre envoya trente navires de guerre à Licinius, en 324, et que les îles ont peut-être contribué aux forces navales fournies par les provinces littorales d'Asie[314]. Dans le cas de Chypre, le fait n'est pas tellement étonnant, puisque diverses sources, il est vrai plus tardives, mentionnent ses chantiers de construction[315]. En revanche, on ne comptera pas parmi les flottes militaires du bas-Empire la *classis Carpathica*, nommée dans le *Code Théodosien*, dont J. Rougé a bien montré qu'elle constitue une flotte de commerce[316], contrairement à l'opinion soutenue autrefois par Fiebiger et De Ruggiero[317].

Les côtes occidentale et méridionale de l'Asie Mineure.

La nécessité de transporter des troupes du front nord vers le front oriental de l'Empire, lorsque se réveillaient les querelles traditionnelles avec les Parthes a été mise en lumière par divers auteurs[318]. Il n'est pas étonnant, à cet égard, que l'Asie Mineure, placée comme elle l'était entre ces deux pôles du monde romain, ait joué un rôle important dans le transit des troupes. Le port d'Ephèse semble avoir été particulièrement actif, dès les débuts de l'Empire et c'est là qu'Antoine concentra sa flotte avant la bataille d'Actium[319]. La rade, bien abritée, devait comporter de nombreux bâtiments, tant civils que militaires, qui n'ont malheureusement pas encore été fouillés[320]. L'existence d'installations militaires sous

[312] Sextus Rufus, *Bréviaire* X.
[313] *Notitia Dignitatum, Or.* XX, 7. *Laterculus Veronensis* (Seeck) III, 8.
[314] Zosime II, 22.
[315] Ammien Marcellin, XIV, 8, 14; *Expositio totius mundi et Gentium* LXIII.
[316] J. Rougé, *Le navire de Carpathos, Cahiers d'Histoire*, VIII, 1963, p. 253-268.
[317] Cf. Code Théodosien XIII, 5, 32. Fiebiger, art. *classis* de *RE* III, 2632-2649. De Ruggiero, art. *classis* du *Dizionario Epigrafico*.
[318] Voir *Kienast*, p. 95 et 122, et surtout J. Keil, *Ephesos und der Etappendienst zwischen der Nord-und Ostfront des Imperium Romanum, Anzeiger der österreichischen Akademie der Wissenschaften zu Wien, phil. hist. Klasse*, 1955, nº 12, p. 159-170. *Infra* p. 386. Voir aussi D. Magie, *Roman Rule in Asia Minor*, Princeton, 1950.
[319] Plutarque, *Antoine* 56.
[320] Sur le port d'Ephèse, voir K. Lehman-Hartleben *op. cit.*, p. 202.

l'Empire est rendue probable par la présence de plusieurs inscriptions d'époques diverses qui attestent que les flottes de Misène, de Ravenne et de Syrie utilisaient le port comme relais dans leurs navigations entre l'Orient et l'Occident [321]. Ces concentrations ont souvent été mises en relation avec les guerres parthiques, notamment sous Trajan et Marc-Aurèle. On ne saurait toutefois limiter le rôle du port d'Ephèse à des opérations ponctuelles : divers textes attestent, en effet, que les principaux personnages de l'Etat s'y arrêtaient régulièrement avec leur flotte lors de leurs tournées d'inspection en Orient [322]. J. Keil a montré, en outre, que le port de la métropole asiatique servait (avec d'autres villes) de plaque tournante à de nombreux déplacements militaires du Haut-Empire dans ces régions [323]. De fait, une inscription datée entre 244 et 249 montre que des vexillations des flottes prétoriennes séjournaient dans cette ville [324]. Les traces de la présence navale romaine dans ces eaux s'étalent donc pendant les trois premiers siècles de l'Empire. Elles sont corroborées par une inscription de Téos, tout près d'Ephèse, qui mentionne elle aussi la *Classis Syriaca*, sans doute au deuxième siècle de notre ère [325].

Le long des côtes sud de l'Asie Mineure, en revanche, la présence navale de Rome, quoique attestée, paraît plus sporadique, et il ne semble pas que les flottes aient bénéficié là de bases permanentes. Il n'y avait de toute façon pas de port très important le long de ces côtes, avant la Syrie. On a toutefois retrouvé une ins-

[321] *CIL* III, 434 : *Haec arca C(aii) Iuli/Hilari, trierarchi/cla(s)sis Syriacae/liburna Grypi/et Domitiae/Grap[t]ae uxoris/eius coniugis/carissimae. CIL* III, 14195-38 : inscription très mutilée où on reconnaît *[pra]ef. [cl]ass. Dessau* 2888 (de Misène) : *D(iis) M(anibus),/L(ucio) Calpurnio Rufo,/ scribae cl(assis) pr(aetoriae) Mis(enensis)./Hic Epheso in munere missus/ defunctus est et ibi sarcophago/marmoreo situs est./M(arcus) Sittius Africanus municeps et/heres ad castra memoria(m) fecit.* J. Keil, *art. cit.*, p. 163 : ---/ Οὐίβιον/ Σενεκᾶν/ τὸν κράτιστο[ν]/ χειλίαρχον δουκ[η(νάριον)] /κοόρτης δεκάτη[ς]/πραιτωρίας/Φ[ι̣λ̣ι̣π̣π̣ι̣α̣ν̣ῆ̣ς]/οὐεξιλλατιώνων/ κλάσσης πραιτωρίας/ Μεισηνατῶν καὶ/ Ῥαβεννησίων/Εκδικοῦντος τοῦ/ συνεδρίου/ Τιβ(ερίος) Κλ(αυδίος) Μοσχᾶ Φιλοσεβ(ῆς) ἀδελφοῦ ἀσίαρχου. *AE* 1974, 621 : *Flauius Apollinari/us, naupegus aupicia/rius classis Syrias*. Le port devait assez souvent s'ensabler, comme le montrent divers témoignages littéraires et épigraphiques (Tacite, *Annales* XVI, 23 ; J. Keil, *Erlass des Proconsuls L. Antonius Albus über die Freihaltung des ephesischen Hafens, JöAI*, 44, 1959, p. 142-7).

[322] Voir Magie *op. cit.* p. 478, 479, 660-662 par exemple.

[323] *Op. cit.*

[324] *Supra* note 321. Cf. *infra* p. 375 sqq.

[325] *CIL* III, 421 (= *IGRR*, IV, 1580).

cription à Attaleia, sur le littoral de Lycie-Pamphylie[326]; en outre, des monnaies de Sidè, en Pamphylie, frappées sous Gallien, portent au revers une galère, avec la légende ναύαρχις, dont on sait qu'elle indique vraisemblablement un port qui accueillait des escadres militaires[327].

La côte de Syrie-Palestine

La présence navale romaine, assurée en Méditerranée orientale par la *Classis Syriaca* et des détachements des flottes prétoriennes, exigeait une base fixe, qui fut confiée au port hellénistique de Séleucie de Piérie[328]. Quoique la côte n'offrît pas, à cet endroit, de havre naturel particulièrement favorable, la fortune du port, à l'embouchure de l'Oronte, s'explique, malgré un envasement régulier[329], par la proximité d'Antioche, dont Séleucie est le port, et celle de l'Euphrate, dont le parcours est ici le plus proche de la mer[330].

L'existence d'une flotte militaire, à cet endroit, est attestée par la découverte de très nombreuses inscriptions funéraires de *classiarii*, datées presque toutes du deuxième siècle ou du début du troisième[331]. Il est possible, toutefois, que le port de Séleucie ait

[326] *AE* 1974, 636 : *D(iis) M(anibus),/--- io Vero/---, optioni/ cl(assis) pr(aetoriae) Misenat(ium),/---mius Faus/tinus, heres b(ene) m(erenti) f(aciendum) c(urauit).* On verra aussi une inscription d'Oenoanda, en Lycie, gravée en 253 (*IGRR* III, 481) qui mentionne un *praepositus uexillationum* qui a purgé la région, infestée de brigands (*infra* p. 614).

[327] *BMC* Pamphylie, p. 161, n° 112-116. Sur ce titre de ναύαρχις, voir *infra*, p. 392. D. Feissel nous signale aimablement une inscription inédite d'un marin ravennate à Aigeai, en Cilicie.

[328] Sur l'existence de ces escadres, voir *infra* et H. Seyrig, *Le cimetière des marins de Séleucie de Piérie, Mélanges offerts à M. R. Dussaud, BAH*, XXX, 1939, p. 451-459. P. Thomsen, *Die römische Flotte in Palästina-Syrien, Beiträge zur biblischen Landes-u-Altertumskunde*, 68, 1951, p. 73-89. G. Susini, *La Classis Syriaca e le flotte provinciali, CCAB*, 1976, p. 327-329.

[329] Voir *infra*.

[330] V. Chapot, *Séleucie de Piérie, MSNAF*, 66, 1906, p. 149-226. Sur l'importance stratégique de la région pour les affaires militaires contre les Parthes, voir E. Frézouls, *Cyrrhus et la Cyrrhestique jusqu'à la fin du Haut-Empire, ANRW* II, 8 p. 164-197 et *infra* p. 374 sqq.

[331] Liste dans Seyrig, *op. cit.* Rajouter R. Stillwell, G. Downey, *Antioch on The Oronte, III, The excavations 1937-1939*, Princeton, 1941, n° 232-234, p. 108. *AE* 1947,

abrité des escadres romaines dès le premier siècle, mais on n'en a pas de preuve formelle : Pison, gouverneur de Syrie en 19, avait des bateaux à sa disposition; étaient-ils basés à Séleucie?[332]. Les guerres de Vespasien et de Titus en Judée ont fait appel à des escadres importantes[333], mais on n'a aucune preuve de l'existence d'une *Classis Syriaca* au premier siècle. C'est seulement à partir du second siècle qu'est attestée, à Séleucie, la présence de bateaux des escadres prétoriennes et de la flotte de Syrie[334].

Si l'on excepte des prospections de surface, et quelques fouilles qui n'ont guère concerné le port, l'archéologie de Séleucie de Piérie reste à écrire : il faut nous en tenir à ce qu'écrivait, en 1906, V. Chapot, pour la description des vestiges (fig. 15). La ville, située sur un promontoire rocheux, domine le port, situé un peu au nord de l'embouchure de l'Oronte. Le bassin a une forme grossièrement circulaire, d'environ 16 ares de surface. Il est précédé par un goulet coudé long de 800 m, et par un avant-port, large de 130-149 m, bordé par deux môles d'une dizaine de mètres de large, longs peut-être de 100 m. Ces môles sont construits en très gros blocs dont certains font près de 8 m, reliés par des crampons de fer. A l'entrée du goulet se trouve une salle évidée dans le rocher, longue de 3 m sur 12, qui servait peut-être à loger un poste de garde. Non loin de là, des gonds creusés dans le sol du canal ont fait penser à une écluse. On connaît mal les abords du bassin dont on sait cependant qu'ils étaient bordés de magasins.

Dans un premier temps de l'histoire du site, un petit torrent se jetait dans le port, l'ensablant probablement; sous Vespasien, on commença le creusement d'un canal de dérivation, long d'environ 1300 m. L'opération associa divers corps de troupes, en même temps qu'était aménagé le lit de l'Oronte pour faciliter la navigation en amont vers le *limes* de l'Euphrate. L'ouvrage nécessita un entretien attesté par diverses inscriptions, jusque sous Antonin. Il s'agissait là d'une partie d'un plan d'ensemble plus vaste tendant à faire de Séleucie la grande base nécessaire au ravitaillement des troupes engagées contre les Parthes[335].

141 (=*Jalabert-Mouterde*, III[1], n° 742). *AE* 1974, 621. Voir *Starr* p. 114-117; *Kienast* p. 89-97.

[332] Tacite, *Annales* II, 78.

[333] Josèphe, *BJ* III, 414, 502, 505 sqq. Tacite, *Hist.* II, 4, 76, 83; III, 1.

[334] *Infra* p. 514.

[335] L. Jalabert et R. Mouterde, *Inscriptions grecques et latines de la Syrie*, III-2,

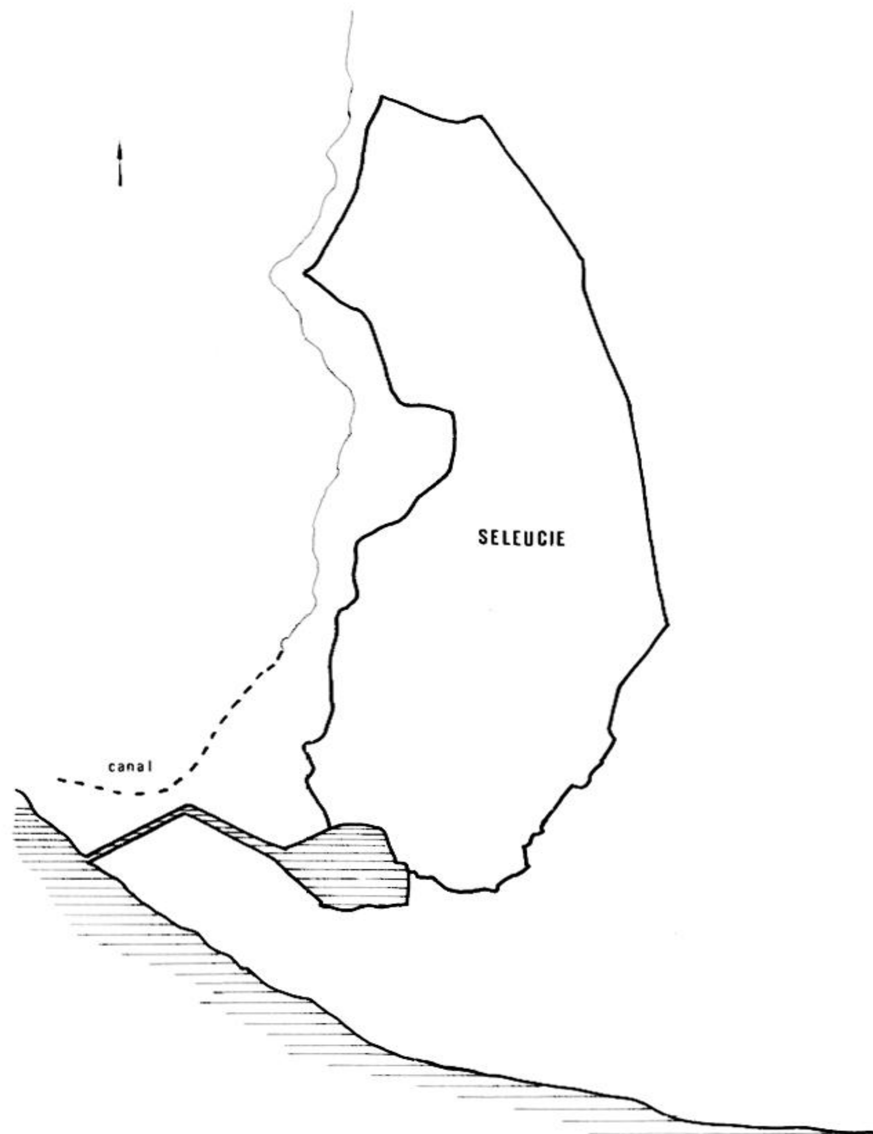


Fig. 15 – Séleucie de Piérie.

Il est possible, selon V. Chapot, que le port qu'on vient de décrire sommairement n'ait pas été le port primitif, et que l'entrée, initialement, ait été plus au sud; ces considérations sont toutefois absentes de la publication des fouilles d'Antioche, par R. Stillwell[336].

Paris, 1953, n° 1138 (= *IGRR*, III, 1005) : mention d'un navarque. Sur la date de la construction de ce canal, *Inscriptions de Syrie, op. cit.*, n° 1131, 1140 et D. van Berchem, *Le port de Séleucie de Piérie et l'infrastructure navale des guerres parthiques*, *BJ*, 185, 1985, p. 47-87. Cf. *infra* p. 514.

[336] *Op. cit.*, plan I.

La présence, dans cette zone, de deux cimetières de marins atteste que ce port de Séleucie, malgré son évidente fonction commerciale, servait aussi de base militaire : l'un des cimetières, assez pauvre, se trouve dans la zone sud du canal de dérivation; l'autre, où l'on n'a trouvé que des tombes d'officiers, se trouve plus à l'est, à la sortie sud de la ville[337]. C'est donc près du bassin que devaient se trouver les *castra* permanents des diverses flottes en garnison à Séleucie, dont l'existence est attestée par un papyrus égyptien de 166[338].

On sait mal jusqu'à quelle date le port a conservé sa fonction militaire : Libanius nous apprend que, sous Dioclétien, une force de 500 hommes était employée à curer l'entrée du port, mais nous ne savons s'il s'agit de soldats de marine, ou de fantassins[339]. Lors de son conflit contre Constantin, Licinius fit appel à des navires de Phénicie, peut-être basés à Séleucie[340]. Sous Constance II, de grands travaux d'aménagement du port furent entrepris, en raison de l'importance commerciale et militaire de la place : peut-être sont-ils en liaison avec la guerre persique menée à cette époque[341]. En 369-370, un rescrit du Code Théodosien mentionne une opération de curage de l'Oronte, confiée à la *Classis Seleucena* : malgré l'opinion de C. Courtois, qui voulait y voir une flotte civile, réquisitionnée à cet effet, il paraît plus vraisemblable d'y voir, avec D. Kienast, une force militaire, qui attesterait ainsi la présence, à la fin du quatrième siècle, d'une escadre militaire à Séleucie[342].

Les activités commerciales du port ont dû continuer au cinquième siècle, mais nous ne savons plus rien de ses activités militaires : la ville semble avoir été sérieusement endommagée, en même temps qu'Antioche, par un tremblement de terre en 526, ce

[337] H. Seyrig, *art. cit.*

[338] *Fontes Iuris Romani*, III, 132 : vente d'un esclave «*Actum Seleuciae Pieriae, in castris in hibernis uexillationis clas(sis) pr(aetoriae) Misenatium*».

[339] Libanius, *Or.* XX, 18.

[340] Zosime, II, 22. *Infra* p. 637.

[341] Libanius, *Or.* XI, 263 (traduction A. Festugière, *Antioche païenne et chrétienne*, Paris, 1959, p. 36). Julien, *Or.* I, 33. *Expositio Totius Mundi* (éd. Rougé), XXVIII : *Dominus orbis terrarum, imperator Constantius, uidens quod sic utilis est ei (urbi) et exercitui, montem maximum secauit et introduxit mare et portum fecit magnum et bonum.* S'agit-il du bassin décrit par V. Chapot, ou d'un autre?

[342] *Code Théodosien*, X, 23; cf. *Courtois* p. 230 et *Kienast* p. 131-133; *infra*, p. 578 sqq.

qui provoqua des reconstructions de la part de Justinien[343]. Antioche restant toutefois une ville importante, il est possible que le débouché de l'Oronte ait encore servi de base navale.

La flotte de Syrie avait-elle d'autres bases? On peut évidemment se poser la question dans la mesure où des inscriptions de cette flotte ont été découvertes à Ephèse, Téos et Athènes, jalonnant ainsi une voie est/ouest le long des côtes micrasiatiques[344]. Toutefois, il semble plus prudent de penser ici à des relais temporaires, utilisés d'ailleurs par d'autres flottes[345], pour des opérations dans des zones d'actions assez éloignées de la base principale. Dans ces conditions, peut-on estimer, avec V. Tourneur, puis D. Kienast, que toutes les monnaies de cette région qui portent l'épithète ναύαρχις sont des bases de la *Classis Syriaca*? Il s'agit sans aucun doute de ports, dont certains, comme Tyr et Sidon, ont un passé prestigieux, et qui jouent encore un rôle important à l'époque romaine; comme tels, ils pouvaient accueillir vraisemblablement des escadres militaires, et les galères qu'on voit au revers des monnaies frappées par ces villes illustrent peut-être des visites des flottes impériales, voire de l'Empereur même. Il s'agirait ainsi d'escales plus que de bases proprement dites[346].

Parmi ces villes, il n'est pas impossible que Laodicée, mentionnée par l'*Expositio totius mundi*, ait accueilli une escadre militaire, vers le milieu du quatrième siècle : elle aurait ainsi secondé Séleucie comme base logistique pour les expéditions de Julien contre les Perses[347]. Dans cette même région, Beyrouth, ainsi que le petit port de Bytyllion, cité par Malalas pour l'époque de Trajan, ont pu servir de relais aux bateaux qui se dirigcaicnt vers Séleucie[348]. Quant au grand port de Judée, Césarée, on n'entend

[343] V. Chapot, *art. cit.*, p. 225. Sur les silences de la *Notitia Dignitatum, infra* p. 596 sqq.

[344] *Supra* p. 233.

[345] *Infra* p. 386 sqq.

[346] Cf. *infra* p. 392. Liste de ces villes dans Tourneur, *op. cit.*, p. 423; Sidon, Dora, Laodicée, Tripoli, Tyr, Elaeussa Sébasté, Corycos, Aigeae, Sidè. Cf. références des monnaies dans *Kienast*, p. 91.

[347] *Expositio* XXVII : *Laodicia quae suscipiens omne negotium et emittens Antiochiae magnifice adiuuit et exercitui*. Ce dernier mot est toutefois une correction de l'éditeur.

[348] *CIL* III, 168; Malalas, XI, p. 270 (Bonn) : Καὶ κατέφθασεν ἐν Σελευκείᾳ τῆς Συρίας μηνὶ ἀπελλαίῳ τῷ καὶ δεκεμβρίῳ εἰς δρόμωνα ἀπὸ τοῦ λεγόμενου Βυτυλλίου ὁρμητηρίου... πλησίον Σελευκείας τῆς Συρίας. Selon R. Dussaud, *Topographie his-*

jamais parler de lui comme d'une base navale. On sait, toutefois, qu'Hérode disposait d'une escadre, qui lui permit de seconder Agrippa dans ses opérations du Pont-Euxin[349]. Il se peut que cette flotte ait été ensuite basée à Césarée après la fondation de la ville mais on ne saurait le prouver.

Lors des révoltes de 68-70, Vespasien concentra ses troupes à Césarée, ville particulièrement apte à ce genre d'opérations, puisqu'elle était surtout peuplée de Grecs et non de Juifs mais on n'entend pas parler de la présence d'une escadre dans ce port[350]; la victoire navale que remporta Vespasien sur les Hébreux, et qu'il célébra par une émission monétaire fut remportée à l'aide de radeaux construits sur le lac de Gennésareth[351]. On n'a pas de preuve qu'une flotte ait été alors basée à Césarée même pour mater la piraterie des rebelles Juifs, réprimée par l'envoi d'une force de cavalerie pour occuper leurs bases, et non par une force navale[352].

LES CÔTES D'EGYPTE ET D'AFRIQUE

Alexandrie.

L'existence d'une escadre à Alexandrie sous l'Empire est attestée par une série de textes et d'inscriptions[353]. La première mention de la flotte remonte à Caligula[354], mais on sait qu'une flotte indépendante existait jusqu'à Actium, et il est très probable que les détachements impériaux ont simplement pris la succession des

torique de la Syrie antique et médiévale, BAH, IV, Paris, 1927, p. 425, il s'agirait de l'anse de Qarabjaq, au sud de l'Oronte.

349 *Infra* p. 498. Josèphe, *AJ* XVI, 16.

350 Josèphe, *BJ* III, 409-16. Sur Césarée, voir *Scavi di Cesarea Marittima*, Rome, 1966. Sur la Judée à l'époque romaine, M. Smallwood, *The Jews under Roman Rule*, Leiden, 1976.

351 Josèphe, *BJ* III, 502, sqq.

352 Josèphe, *BJ* III, 414 sqq. On notera toutefois la présence de bateaux juifs dans le triomphe de Titus (Josèphe, *BJ* VII, 147).

353 Voir *Starr*. p. 109 sqq. *Infra* p. 493. Du fait que la flotte d'Egypte porte le nom de *Classis Alexandrina*, on peut avec vraisemblance supposer que son principal port est Alexandrie. Voir J. Lesquier, *L'armée romaine d'Egypte d'Auguste à Dioclétien*, Le Caire, 1918.

354 Philon, *In Flaccum* 163.

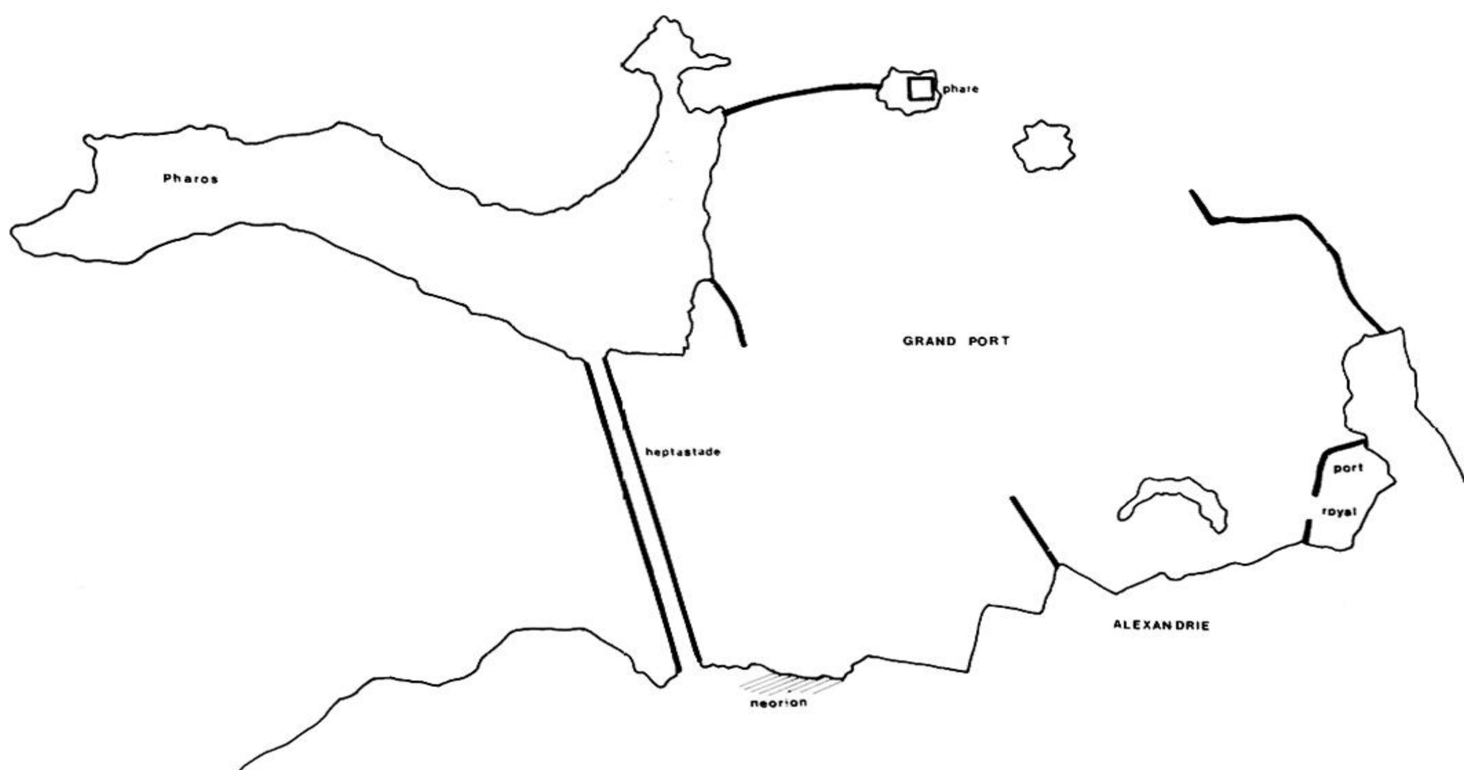


Fig. 16 – Alexandrie.

navires Lagides. La vocation d'Alexandrie comme port de guerre remonte donc à l'époque de l'indépendance.

Il serait trop long de donner une description complète du célèbre complexe portuaire, l'un des plus importants du monde antique, mais il est nécessaire d'en dire quelques mots (fig. 16): situé à l'ouest de l'embouchure du Nil, le port est protégé naturellement vers la mer par l'île de Pharos; c'est sur cette île que s'appuie l'Heptastadion, grande chaussée qui va rejoindre la terre ferme, formant ainsi deux bassins ouverts, l'un au nord-ouest, l'autre au nord-est. Ce dernier, en bordure de la ville créée par Alexandre, comprend diverses darses, notamment, à l'est, un bassin qui dépend du palais royal, au sud, l'emporion, au sud-ouest, le neorion[355].

[355] Voir la description du port dans K. Lehmann-Hartleben *op. cit.*, p. 132-138. D'autres bassins sont décrits par G. Jondet, *Les ports submergés de l'ancienne île de Pharos, Mémoires de l'Institut égyptien*, IX, 1914: il s'agit, au nord et à l'ouest de Pharos, d'une ligne de digues, qui détermine divers bassins d'une surface de 60 hectares, avec une passe au nord-ouest, et une autre au sud. Dans un deuxième

Si l'on en croit un passage du *Bellum Alexandrinum*, le port royal comprenait des *naualia* avec des bateaux de guerre[356]. Selon un passage de Strabon, en revanche, le néorion est situé en face du quartier de Rakotis. Reste à s'entendre sur le sens de ce mot; selon K. Lehmann-Hartleben, il a toujours un sens militaire. Cette affirmation est loin d'être prouvée, mais, en l'occurrence, il semble que le néorion d'Alexandrie ait bien servi à abriter des vaisseaux longs : lors de l'attaque de la ville par César, les troupes romaines mirent le feu aux vaisseaux de guerre égyptiens et au néorion qui les abritait; l'incendie gagna alors et détruisit la fameuse bibliothèque d'Alexandrie, dont la localisation n'est pas très strictement assurée, mais dont on peut penser avec beaucoup de vraisemblance qu'elle se trouvait dans cette région, aux abords immédiats du Museon[357]. On peut donc accepter sans trop de risques l'idée d'un espace militaire à l'intérieur du grand port, près de l'heptastade, et un autre dans le port royal. Ces données, toutefois, sont essentiellement valables pour l'époque tardo-républicaine, et pour le début de l'Empire, puisque Strabon présente les cales militaires du néorion comme actuelles; on peut donc supposer qu'après l'incendie de César, elles avaient été reconstruites, et que leur emplacement était fixé[358].

Le port avait encore vraisemblablement une activité militaire en 324, puisque la flotte d'Egypte fournit des bateaux de guerre à Licinius[359]. Il l'était encore pendant la période proto-byzantine, ce qui semble indiquer une continuité d'activité depuis le Haut-Empire[360].

temps, cette ligne de brise-lames fut doublée, vers le nord, par des jetées situées parallèlement à la première rangée, à 200 m de celle-ci. La date de construction de ces bassins n'est pas connue; en tout état de cause, elle ne semble pas en relation avec des ouvrages militaires.

[356] *B. Al.* XIII, I : *Naues ueteres erant in occultis regiae naualibus quibus multis annis ad nauigandum erant usi.*

[357] Strabon XVII, I, 6. Sur l'incendie voir Dion XLII, 38. Sur la localisation de la bibliothèque, voir R. Stillwell, *The Princeton Encyclopedia of classical sites*, Princeton, 1976, *s.v. Alexandria.*

[358] Strabon XVII, I, 9 : Καὶ μετὰ ταῦτα τὰ νεώρια μέχρι τοῦ ἑπτασταδίου.

[359] Zosime II, 22 : les Egyptiens envoient 80 trières.

[360] Voir H. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, *op. cit.*, p. 428. A. Lewis, *Naval power and trade in the Mediterranean, AD. 500-1000*, Princeton, 1951, p. 19. Sur le phare d'Alexandrie, voir en dernier lieu, M. Reddé, *La représentation des phares à l'époque romaine*, *MEFRA*, 1979, 2, p. 845-872 qui reprend en la modifiant l'étude de H.

Cherchel.

La situation et l'évolution des flottes militaires de l'Afrique du Nord romaine est sans doute une des plus mal connues[361], et cette carence ne facilite guère notre connaissance des ports qui servaient de base aux escadres.

Il est possible, comme l'affirme C. Starr, que Cherchel, avant l'annexion du royaume de Maurétanie, sous Caligula, ait déjà servi de base militaire à une flotte locale alliée à Rome, mais nous n'en avons pas de preuve formelle[362]. Nous savons seulement que Juba II fit embellir Iol, et lui donna un port qui était en relation avec tout l'Occident romain[363]. D'autre part, l'installation d'une escadre romaine à Césarée, aussitôt après l'annexion du pays, dès 40, ne repose sur aucune donnée certaine, bien que l'hypothèse ne soit pas à exclure[364].

La première donnée chronologiquement plus assurée réside dans l'inscription funéraire d'un triérarque, nommé *Ti(berius) Claudius Aug(usti) lib(ertus) Eros*. La nomenclature permet ainsi de dater cette épitaphe de la fin de la dynastie julio-claudienne, au plus tard de l'époque des Flaviens[365]. Ce serait insuffisant, toutefois, pour affirmer la présence à Cherchel d'un port militaire, si d'autres inscriptions de la même ville ne venaient confirmer que *Caesarea* servait de base navale aux bateaux de guerre romains sur

Thiersch, *Pharos, Antike und Islam*, Leipzig, 1900. H. Frost, *The Pharos site, IJNA*, 1975 p. 126.

361 Voir E. Ferrero, *Iscrizioni classiche dell'Africa, Atti e memorie dell'Accademia di Torino*, 17, 1881, p. 88-93; *idem, Inscriptions de l'Afrique relatives à la flotte, Bulletin épigraphique de la Gaule*, 2, 1882, p. 157-162; *idem, La marine militaire de l'Afrique romaine, Bulletin trimestriel des Antiquités Africaines*, 2, 1884, p. 157-181. R. Cagnat, *L'armée romaine d'Afrique*, 1912², p. 275-284; *Starr* p. 117 sqq. On laisse ici sous silence le problème de la composition des escadres; sur ce sujet, voir *infra*, p. 561 sqq.

362 *Starr* p. 117. L'idée vient de R. M. De La Blanchère, *De rege Juba*, Paris, 1883, p. 151.

363 Voir S. Gsell, *Cherchel, antique Iol-Caesarea*, Paris, 1952, p. 18.

364 *Starr, ibidem.*

365 *CIL* VIII, 21025 : *Ti(berio) Claudio, Aug(usti) lib(erto), Eroti,/trierarcho liburnae Ni/li, exacto classis Aug(ustae)/Alexandrinae,L(ucius) Iuli/us C(aii) f(ilius), Fab(ia) (tribu), Saturninus et M(arcus)/Antonius Heracla trier(archi),/heredes eius fecerunt.*

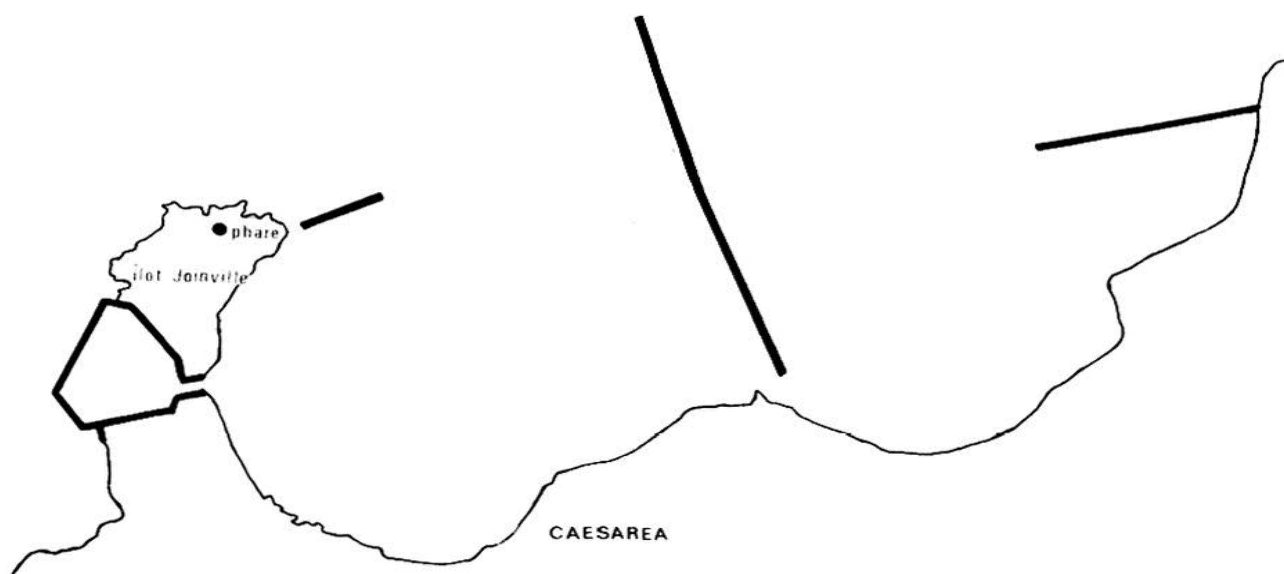


Fig. 17 – Port de Cherchel.

cette partie de la côte d'Afrique : les nécropoles ont livré, en effet, 8 inscriptions de soldats ou d'officiers de la flotte[366].

Sans avoir jamais été réellement fouillé, le port de Cherchel a toutefois fait l'objet de quelques études. R. Cagnat, s'appuyant sur de vieux mémoires[367], décrit le port de *Caesarea* comme double (fig. 17) : «Il existait deux ports distincts, le port marchand et le port militaire. Pour construire l'un et l'autre, on avait tiré parti d'une petite île qui s'étendait en face de la ville et formait un abri naturel[368]. Sur le plan dressé par Ravoisié, cette île est rattachée au continent par une langue de terre. Mais la transformation est due précisément à l'ensablement des ports depuis l'Antiquité. Le port marchand avait été établi entre cette île, que l'on a appelée depuis îlot Joinville, et la côte; vers le nord-ouest, il était à demi fermé par une jetée dont Ravoisié à trouvé l'extrémité parfaite-

[366] Outre *CIL* VIII, 21025, déjà cité, voir *CIL* VIII, 9379, 9385, 21017, 21032, 21042, 9392; *AE* 1976, 744. Il faut ajouter aussi le diplôme de Cherchel VIII, 20978 qui libère en 107 les *classici* qui appartiennent très certainement, comme les autres troupes mentionnées, à l'armée de Césarienne. *CIL* VIII, 9358 et 9363 mentionnent, dans des dédicaces honorifiques, un *praepositus classibus* ou *Classis Syriacae et Augustae*. Sur ce point, *infra* p. 561 sqq.

[367] D. Ravoisié, *Exploration scientifique de l'Algérie pendant les années 1840-1845*, Paris, 1846, vol. III, pl. XXIV; voir aussi *infra* n. 372-374.

[368] L'île est signalée par Strabon XVII, 3, 12.

ment visible sur un rocher voisin de l'îlot et, vers le nord-est, par une autre, presque perpendiculaire à la première, établie sur une ligne de roches qui affleurent encore aujourd'hui à certains endroits. En réalité, il était fort exposé aux vents du large.

Le port militaire, au contraire, beaucoup plus petit, était très bien abrité. Il ne communiquait avec le port marchand que par un goulet assez étroit (Ravoisié lui donne 10,20 mètres, tandis que le plan de Giret indique à peu près 15 mètres). A l'ouest, un mur d'enceinte, fortement établi sur le rocher, le défendait des coups de mer. Les fondations de ce mur existaient encore en 1843; les soubassements se distinguaient très nettement de ceux qui appartenaient à la ligne intérieure des quais.

La forme du port était celle d'un hexagone très irrégulier. Shaw nous apprend qu'il existait tout autour des monuments, dont il a aperçu les débris sous l'eau, et dont il attribue la destruction à un tremblement de terre : c'étaient les restes de l'arsenal et des magasins de la flotte. Les quelques traces que Ravoisié et Giret en ont pu relever sont tout ce qu'on connaîtra jamais; car la construction du port moderne a fait disparaître le peu que le temps avait épargné. La profondeur moyenne du bassin était, suivant les uns, de 3,20 mètres, suivant les autres de 2,50 mètres seulement. Ce dernier chiffre... mérite la préférence.

Enfin, on a signalé, sur l'îlot, des travaux de défense qui complétaient l'armement du port militaire à sa partie septentrionale[369] ».

Cette description est malheureusement trop belle et trop sûre pour qu'on puisse s'y fier absolument : aucune fouille n'a jamais été réalisée dans le port lui-même et la reconstruction qu'en propose R. Cagnat, quoique appuyée sur des témoignages oculaires doit être acceptée avec quelque précaution. En effet, pas plus à Cherchel qu'à Civitavecchia la présence d'un double bassin n'atteste que l'un d'entre eux était réservé à l'usage de la marine de guerre[370]. On a certes retrouvé dans le port deux « galères » au siècle dernier, mais on ne sait à quel endroit précis[371].

[369] *Cagnat* p. 281-283.

[370] Voir *supra* p. 197 sqq. Ph. Leveau, *Caesarea de Maurétanie. Une ville et ses campagnes*, Rome, 1984, reprend simplement la thèse traditionnelle.

[371] De Verneuil et J. Bugnot, *Esquisses historiques sur la Maurétanie Césarienne et Iol-Caesarea (Cherchel), Revue Africaine*, 14, 1870, p. 45-71 et 128-165, notamment p. 135. On ne peut naturellement être certain qu'il s'agit bien de vaisseaux longs.

En outre, un autre bassin a été identifié par C. Quemard et L. Lacoste[372]. Il s'agit d'une grande darse qui se trouve immédiatement à l'est de la jetée orientale aperçue par D. Ravoisié et décrite par R. Cagnat. Vers le large, au nord-ouest, une autre jetée aurait défendu le port. C. Quémard et L. Lacoste situent là le port de commerce, au demeurant sans preuve, d'autant qu'il est impossible de préciser si ces divers bassins sont contemporains. Des explorations sous-marines ultérieures on permis en outre de distinguer, à la base de l'îlot Joinville, sept puits ronds de 2 m de diamètre[373]. Le port de C. Quémard et L. Lacoste a été repéré; il contenait, au fond, de nombreux débris architecturaux, dont l'antiquité reste à établir avec précision. La grande jetée nord-sud qui sépare ce bassin de celui qu'avait vu R. Cagnat s'amincit en allant vers le large; à sa base auraient été découvertes des citernes.

Certains détails du plan de R. Cagnat semblent devoir être suspectés : selon Ph. Diolé, les orientations des jetées seraient légèrement différentes; l'îlot aurait été moins massif du côté de la terre; un brise-lames aurait défendu l'îlot vers le large; l'entrée du port moderne et celle du petit bassin antique (port «militaire») ne coïncideraient pas. En outre, ce petit bassin aurait eu une entrée vers l'Occident. A l'ouest, un quatrième port serait encore visible : une série de massifs submergés, divers vestiges nombreux dans l'eau, attesteraient l'existence d'un brise-lames, que d'autres plongées sous-marines, plus récentes, ont à leur tout reconnu, sans pour autant apporter de conclusions définitives. Ce quatrième bassin serait ouvert vers le sud-ouest[374]. Malheureusement, aucun de ces détails, livrés au demeurant sans plan précis, n'est assuré. Il n'est en outre nullement certain que ces diverses darsènes soient toutes de même époque[375].

Plus assurés sont les résultats des fouilles pratiquées par J. Lassus sur l'îlot Joinville[376]. Vers le large, au pied du rocher,

372 L. Lacoste, C. Quemard, *Esquisse archéologique sur les ports antiques de l'Algérie, La revue maritime et coloniale*, déc. 1932, p. 760-788. Les renseignements sur le bassin est sont dûs pour une bonne part à la mission hydrographique du Beautemps-Beaupré en 1926-1927.

373 Ph. Diolé, *Promenades d'archéologie sous-marine*, Paris, 1952. Cet ouvrage ne contient pas de plan. On ne sait de quel côté de l'îlot se trouvent ces puits.

374 R. A. Yorke et D. P. Davidson, *Roman harbours of Algeria, The Maghreb Project*, Londres, 1968, p. 13.

375 Voir sur ce point le commentaire de M. Le Glay, *BCTH*, 1954, p. 137.

376 J. Lassus, *Découvertes récentes à Cherchel, CRAI*, 1959, p. 215-225.

diverses substructions en réticulé, avec des assises de briques, ont la forme d'une abside, identifiée comme celle d'un temple érigé sous Juba II. Sur le sommet de l'îlot, immédiatement derrière cette abside, un grand monument de forme octogonale, large de 18 m, avec des pierres de taille aux angles, a été reconnu avec vraisemblance comme les restes d'un phare.

La conclusion de ces différentes études est que notre connaissance du port militaire de Cherchel reste extrêmement fragmentaire, et fort mal assurée. Le bassin traditionnellement considéré comme port militaire n'est peut-être pas du tout celui qui abritait la flotte de guerre. En outre, on ne peut suivre R. Cagnat dans sa tentative pour chiffrer l'importance numérique de l'escadre de Maurétanie : partant en effet de l'idée que celle-ci ne pouvait être composée que de liburnes[377], et se fondant sur une taille théorique de ce genre de bateaux, mesure que rien, au demeurant, ne justifie[378], R. Cagnat estimait qu'on ne pouvait faire entrer plus de 12 liburnes dans le port de *Caesarea*, et que l'escadre d'Afrique ne dépassait pas ce chiffre : on avouera que ce calcul est quelque peu risqué, et on aimerait avoir des données plus sûres quant à l'archéologie de Cherchel et la composition de la flotte de Maurétanie avant d'envisager des conclusions aussi précises.

Les autres ports.

En dehors de Cherchel et d'Alexandrie, quels pouvaient être les abris des flottes sur la côte d'Afrique? Nos sources ne concernent pratiquement aucune autre ville. Certes, bien des ports ont pu accueillir des escadres militaires, sous le Haut-Empire, mais on en est réduit aux hypothèses.

On a suggéré que *Saldae* (Bougie) avait pu servir de base navale, sur la foi de deux inscriptions : l'une, datée de l'époque d'Antonin, mentionne un chevalier, qui a été préfet de la flotte de Syrie, après avoir reçu des récompenses militaires pendant les opérations d'Hadrien en Judée[379]. On n'en conclura donc pas que

[377] Parce que seule, jusqu'à présent, une liburne est mentionnée dans la «flotte de Maurétanie» (cf. *CIL* VIII, 1023).

[378] R. Cagnat s'appuie sur Graser, *De Veterum re nauali*, p. 41, qui accorde à la quinquérème 61 m de long, à la liburne 52 m × 6,50 m. Ces calculs n'ont malheureusement aucun fondement archéologique.

[379] *CIL* VIII, 8934.

ce Sextus Cornelius Dexter, patron de la colonie de *Saldae*, avait commandé, à Bougie, un détachement de la *Classis Syriaca*. On sait, en revanche, que des soldats de la flotte furent employés, avec d'autres troupes, pour construire l'acqueduc de la ville sous Antonin[380] : dans ces conditions, il est certain que le port a abrité un détachement naval, mais de façon tout à fait temporaire.

D'autres villes côtières ont pu servir aux escadres d'Afrique. C'est ce qu'a suggéré J. Baradez, à propos des opérations d'Antonin contre les Maures : *Portus Magnus, Cartennae, Caesarea, Tipasa* et *Icosium* auraient ainsi servi de ports de débarquement, à la fois pour les hommes et pour le matériel, transportés essentiellement depuis la frontière du Danube pour renforcer l'armée d'Afrique dans sa lutte contre la rébellion[381]. On remarquera, toutefois, que l'existence même de ces concentrations de troupes dans ces ports de la côte est discutable et a été effectivement contestée[382]. D'un autre côté, l'utilisation des ports de la Maurétanie comme lieu de débarquement n'implique pas que ceux-ci avaient une fonction militaire permanente et servaient de base navale aux escadres d'Afrique : on ignore d'ailleurs si celles-ci jouèrent un rôle dans les opérations d'Antonin contre les Maures.

On peut tenir le même raisonnement pour le port de Cyrène, à l'autre bout de la côte africaine : un passage d'Eusèbe nous apprend, en effet, que Q. Marcius Turbo fut envoyé d'Alexandrie, en 117, pour mater une rébellion des Juifs à Cyrène, et qu'il vint par terre et par mer[383] : cette seule mention ne suffit pas à faire d'Apollonia une base de la flotte d'Egypte[384].

[380] *CIL* VIII, 2728, 18122.

[381] J. Baradez, *Les nouvelles fouilles de Tipasa et les opérations d'Antonin le Pieux en Maurétanie, Libyca (archéologie, épigraphie)*, II, 1954, p. 89-147.

[382] R. Rebuffat, *Enceintes urbaines et insécurité en Maurétanie Tingitane, MEFRA*, 86, 1974, p. 501-522. M. Speidel, *Pannonian troops in the Moorish wars of Antoninus Pius. X. Limeskongress*, Budapest 1977, p. 129-135. M. Christol, *L'armée des provinces pannoniennes et la pacification des révoltes Maures sous Antonin le Pieux, Antiquités Africaines*, XVII, 1981, p. 133-142.

[383] Eusèbe IV, II, 2-6.

[384] A. Alföldi, toutefois, a voulu montrer qu'à l'époque des guerres civiles, des détachements de la flotte avaient stationné à Apollonia (Cf. A. Alföldi, *Commandants de la flotte romaine stationnée à Cyrène sous Pompée, César et Octavien, Mélanges Carcopino*, Paris, 1966, p. 25-44). Mais on n'a aucune preuve de la continuité d'une telle escadre sous l'Empire. Seule la datation des cales d'Apollonia pourrait apporter des éléments de réponse. Elles sont attribuées à l'époque hellé-

On peut enfin se demander si Carthage a servi ou non de port d'attache aux escadres d'Afrique : nous n'en avons, en réalité, aucune preuve. Les fouilles récentes conduites dans l'ancien port militaire carthaginois par une équipe britannique montrent que les cales d'époque punique de l'îlot de l'Amirauté ont été recouvertes, sous l'Empire, par des bâtiments qui n'ont apparemment aucune fonction militaire[385]. Au demeurant, aucun texte, aucune inscription ne viennent suggérer que les escadres impériales sous le Principat relâchaient régulièrement à Carthage.

La situation n'est guère différente au Bas-Empire : lors de l'arrivée de Maxence, en 311, pour réprimer la sécession de l'Africa, les soldats de la garnison de Carthage s'enfuient par mer vers Alexandrie. On ignore toutefois si c'est à bord de bateaux militaires, ou, plus vraisemblablement, sur des bateaux de charge[386]. De même, c'est de Carthage que s'embarque Héraclien avec une flotte énorme pour envahir l'Italie en 413; mais le récit d'Orose, d'ailleurs grandiloquent, ne précise pas non plus, pour cet épisode, la nature des navires[387]. Enfin la ville est sans doute la principale base de la flotte vandale, mais celle-ci, on le verra, est surtout constituée de vaisseaux de commerce[388]. Jouant un rôle considérable dans la vie économique du monde romain, Carthage n'eut, en revanche, pendant tout l'Empire, aucun rôle comme port militaire.

Les côtes d'Espagne

Il n'existe, à l'heure actuelle, aucune preuve d'une présence navale permanente dans les ports espagnols, sous l'Empire. On ne saurait, en effet supposer, avec D. Kienast, qu'une base existait à Gadès[389]. Certes cette ville avait, à la fin de la République, fourni

nistique, mais il n'y a aucune évidence. Voir *supra* p. 31 et les remarques de *GOS* p. 104.

[385] Cf. H. Hurst, *Excavations at Carthage, 1974 : 1st interim report, The Antiquaries Journal*, LV, 1975, p. 11-40; *id., 2nd interim report, Ibid.*, 1976, p. 177-197; *idem, 3rd interim report, Ibid.*, 1977, p. 232-261.

[386] Zosime II, 12.

[387] Orose VII, 42.

[388] *Infra* p. 649.

[389] *Kienast* p. 97, n. 57.

des bateaux à Varron pour lutter contre César[390]. La tradition navale de Gadès, l'importance de son port permettaient de telles constructions[391] Mais on n'a plus, après cette date, aucune trace d'activités de la marine militaire dans ces eaux : D. Kienast utilise un texte de Pline, où cet auteur rapporte, entre autres, la durée exceptionnellement courte d'un voyage entre Gadès et Ostie : sept jours[392]; D. Kienast croit, bien à tort, qu'il s'agit là de navigation à rame, et que Gadès abritait donc une base de la flotte de Misène. Il s'agit au contraire de navigation à voile, comme le dit très explicitement Pline lui-même, qui évoque le lin des voiles, grâce auxquelles on peut effectuer de telles traversées.

Si on doit refuser de croire à l'existence d'une base permanente à Gadès, on ne doit pas exclure des patrouilles temporaires le long des côtes d'Espagne : en témoigne une inscription d'un marin de la flotte de Ravenne, mort à Dertosa, en Tarraconnaise[393]. Il ne peut toutefois s'agir là, semble-t-il, que d'une escale.

Quant à la flotte de Maurétanie, dont on pense fréquemment qu'elle patrouillait dans ces eaux, on verra plus loin ce qu'il faut penser de sa nature[394]. Disons toutefois qu'on ne la voit guère se manifester sur les côtes d'Espagne, même si sa présence, lors des guerres contre les Maures en Bétique, n'est pas improbable[395]. En temps ordinaire, toutefois, c'est purement sur terre que s'effectuait la défense de certaines côtes, ce qui n'est pas anormal, comme on le verra[396]. La présence, sur le littoral de Tarraconnaise, de

[390] César, *BC* II, 18.

[391] Voir J. Gagé, *Gadès, l'Inde et les navigations atlantiques dans l'Antiquité, Revue historique*, 205, 1951, p. 189-216.

[392] Pline, XIX, 3 : *Sed in qua non occuret uitae parte, quodue miraculum maius, herbam (i.e. linum) esse quae admoueat Aegyptum Italiae in tantum ut Galerius a freto Siciliae Alexandriam septimo die peruenerit, Balbillus sexto, ambo praefecti, aestate uero post XV annos Valerius Marianus ex praetoriis senatoribus a Puteolis nono die lenissumo flatu? Herbam esse quae Gades ab Herculis columnis septimo die Ostiam adferat et citeriorem Hispaniam quarto, prouinciam Narbonensem tertio, Africam altero, quod etiam mollissumo flatu contigit C. Flauio legato Vibii Crispi procos?*

[393] *CIL* II, 4063 : *D(iis) M(anibus),/L(ucius) Numisius Li/beralis,mil(es) cl(assis) pr(aetoriae) Rauenn(atium),/(triere) Mart(e),stip(endiis) (tredecim),/nat(ione) Cursican(us),/M(arcus) Didius Pol/(l)io heres et com/manup(ularis), et Gellia/ Excitata.*

[394] *Infra* p. 561 sqq.

[395] Cf. R. Thouvenot, *Les incursions des Maures en Bétique sous le règne de Marc-Aurèle, REA*, 1939, p. 20-28.

[396] *Infra* p. 412 sqq.

praefecti orae maritimae participait d'une conception de la défense plus statique et terrestre que maritime et mobile[397].

La seule opération navale dont nous entendons parler dans ces eaux semble avoir eu lieu en 197-199 : Tiberius Claudius Candidus, l'un des généraux les plus fameux de Septime Sévère fut en effet, en Espagne Citérieure, *dux terra marique aduersus rebelles*[398]. On ne sait pas très bien quels étaient ces rebelles : probablement s'agissait-il d'anciens partisans d'Albinus[399]. On ne sait, en tout cas, avec quelles forces opéra Candidus, mais l'absence de toute référence, dans l'histoire impériale, à une flotte d'Espagne autonome, permet de penser que le légat de Septime Sévère avait à sa disposition soit des flottilles locales, inconnues par ailleurs, et peut-être armées sommairement, soit des unités des flottes prétoriennes, dont le gros était pourtant, à cette époque, en Orient, devant Byzance[400].

Au Bas-Empire, la situation reste semblable : la défense de l'Espagne, tournée désormais vers le nord, est de nature purement terrestre[401]. Quant à l'expédition de 460 contre les Vandales, elle longea en effet les côtes d'Espagne et fut détruite par les Barbares entre Alicante et Carthagène[402]. Il s'agissait toutefois, non d'une flotte basée en Espagne, mais d'une flotte venue d'Italie.

[397] G. Barbieri, *Il praefectus orae maritimae, Rivista di Filologia*, 19, 1941, p. 268-280; *idem*, *Ancora sul praefectus orae maritimae, ibidem*, 24, 1946, 166-171.

[398] *CIL* II, 4144 : *Tib(erio) Cl(audio) Candido, co(n)suli,/quindecemvir(o) s(acris) f(aciendis), leg(ato) Aug(ustorum) (duorum)/pr(o) pr(aetore) prouinc(iae) H(ispaniae) c(iterioris),/et in ea duci terra marique/ aduersus rebelles h(omines) h(ostes) p(ublicos) p(opuli) R(omani)/*... Voir J. Fitz, *Latomus*, 25, 1966, p. 831-846.

[399] *Starr* p. 205 n. 86. G. Alföldy, *Fasti Hispanienses. Senatorische Reichsbeamte und Offiziere in den spanischen Provinzen des römischen Reiches von Augustus bis Diokletian*, Wiesbaden, 1969 p. 43-45. P. Le Roux, *L'armée romaine et l'organisation des provinces ibériques d'Auguste à l'invasion de 409*, Paris, 1982 p. 375 et 381.

[400] Sur les premières invasions des Maures en Bétique au deuxième siècle, voir R. Thouvenot, *Les incursions des Maures en Bétique sous le règne de Marc-Aurèle*, *REA*, 1939, p. 20-28, et C. Fernandez-Chiarro, *Inscripciones alusivas a la primera invasion de Moros en la Betica en el siglo 2 de la era, I Congresso arqueologico del Marruecos Espanol*, Tetuan, 1954, p. 413-419. *Infra* p. 565.

[401] A. Balil, *La defensa de Hispania en el bajo imperio, Zephyrus*, XI, 1960, p. 179 sqq.; *idem*, in *Legio VII Gemina*, Leon, 1970, p. 605-620.

[402] *MGH aucctt* XI, p. 31; *FHG* IV, p. 103. *Infra* p. 650.

II – LES MERS EXTÉRIEURES

LES CÔTES DU PONT-EUXIN ET DE LA PROPONTIDE

D'une certaine manière, on peut considérer les côtes de la mer Noire et de la Propontide comme un *limes* : à plusieurs reprises, en effet, les forces romaines s'y sont trouvées en lutte contre des puissances barbares, ou une forme endémique de piraterie, qui rendait indispensable le contrôle naval de ces eaux, dès lors que des possessions romaines étaient directement exposées à des attaques venues par mer de territoires barbares indépendants. Rien d'étonnant, dans ces conditions, que le Pont-Euxin ait vu circuler les bateaux de la flotte du Pont, de celle de Mésie et même de celle de Ravenne[1].

La main mise sur les côtes de la mer Noire ne s'est pas faite d'une façon continue et égale. Après Actium, la plupart des territoires qui bordaient cette mer échappaient au contrôle romain, et ce n'est que peu à peu que l'Empire y établit sa domination, qui ne fut d'ailleurs jamais parachevée totalement. La Bithynie, d'abord «indépendante» sous un roi client, passa sous administration romaine pendant le règne de Néron. Il en fut de même du Pont, de la petite Arménie, et des rivages nord du Bosphore Cimmérien[2].

Une des raisons essentielles de cette annexion semble bien avoir été, comme l'a démontré F. Cumont, la nécessité de contrôler directement les ports de la côte asiatique du Pont-Euxin et le Bosphore : en effet, les opérations engagées à cette époque contre les Parthes nécessitaient le transfert de troupes venues du front danubien vers l'Orient[3], et ce transfert se faisait plus aisément par

[1] Sur les rôles respectifs de ces flottes dans le Pont, voir *infra* p. 569-570.

[2] Pour le récit des événements, voir D. Magie, *Roman Rule in Asia Minor*, Princepton, 1950, p. 561 sqq.

[3] Voir M. Rostowtzeff, *Pontus, Bithynia and the Bosporus, Annual of the British School at Athens*, 22, 1916-1918, p. 1-22; F. Cumont, *L'annexion du Pont Polémonia-*

mer, vers Trébizonde, situé directement à l'arrière du front oriental. De là, on pouvait gagner directement, par le Taurus, l'Arménie et les plaines de la Mésopotamie. En outre, les plaines de Crimée, qui étaient depuis plusieurs siècles en relation directe, par mer, avec la côte nord de l'Asie Mineure, constituaient le grenier à blé naturel des troupes engagées dans les opérations contre les Parthes : il fallait donc contrôler leurs rivages[4]. Plus tard, les troubles créés par les Alains, dans le Caucase, puis la poussée de diverses peuplades barbares vers le sud continuèrent à imposer le contrôle maritime de cette région. Aussi n'est-il pas surprenant de rencontrer des ports militaires romains sur tout le pourtour du Pont-Euxin. Nous les examinerons en commençant par les côtes de l'Asie Mineure, d'Ouest en Est.

Pour qui entrait de l'ouest en Propontide, écrit K. Lehmann-Hartleben, Cyzique était le port naturel, alors que les bateaux qui descendaient du Pont-Euxin étaient entraînés par le courant sur la côte nord de la Propontide[5]. Cette position favorable était en outre consolidée par l'excellence du port de Cyzique : la ville s'étend, en effet, sur une sorte de promontoire, perpendiculaire à la côte, qui détermine ainsi, vers l'est et vers l'ouest, deux havres orientés différemment selon le régime des vents, et probablement reliés entre eux par un canal artificiel[6].

Tout ceci explique l'ancienneté et la prospérité de ce port qui semble avoir eu, en permanence, une fonction militaire, bien attestée depuis l'époque hellénistique; la ville possédait encore des galères sous César; Brutus y rassembla une flotte[7]. Strabon signale que, de son temps, la ville possède plus de 200 cales[8]. Pendant la période julio-claudienne, des travaux de réfection sont signalés par diverses inscriptions[9]. Tout, autrement dit, laisse supposer que les escadres militaires trouvaient, à cet endroit, dès le début

que et de la petite Arménie, Anatolian Studies presented to W. Ramsay, Manchester, 1923, p. 109-119. Sur les tranferts de troupes, à cette époque, voir Tacite, *Ann.* XV, 6 et 25.

[4] Sur l'ancienneté des relations entre la Crimée et la côte nord de l'Asie Mineure voir M. Maximowa, *Der kurze Seeweg über das schwarze Meer, Klio*, 37, 1959, p. 101-118.

[5] *Op. cit.* p. 64.

[6] *Ibidem* p. 63-64 et *JHS* XXII, 1902, pl. XI.

[7] *CIG* 3668; Plutarque, *Brutus* 28.

[8] Strabon XII, 8, 11.

[9] *JHS* XII, p. 126; *REG* VI, p. 8 et VII, p. 46.

de l'Empire, un refuge sûr et permanent. Il est probable que, dans un premier temps, seule une force locale patrouillait dans ces eaux[10], mais dès la fin du premier siècle ou au début du second, un détachement de la flotte de Misène y était abrité en permanence, remplaçant sans doute l'escadre de Cotys, disparue[11]. La ville servit en outre de base à la flotte de Sévère pendant sa lutte contre Pescennius Niger[12]. Pour le début du troisième siècle, la présence d'une flotte non nommée est attestée, en 218, par Dion Cassius[13] : il pouvait s'agir de la flotte du Pont, dont un officier d'origine ravennate se faisait enterrer précisément à Cyzique, dans le courant du troisième siècle[14]. Par la suite, malheureusement, les renseignements sur le port militaire de Cyzique deviennent plus rares[15] : on sait simplement qu'en 365 le port était encore solidement fortifié, ce qui ne prouve pas qu'il abritait encore une flotte de guerre[16]. Après cette date, la ville n'est plus mentionnée dans un contexte naval.

En face de Cyzique, sur la rive nord de l'Héllespont, le port de Périnthe semble avoir joué un rôle non moins important, bien que les sources le mentionnent moins souvent que celui de Cyzique. Une inscription signale un triérarque de la *classis Perinthia*, sous Domitien (entre 88 et 90), témoin, selon C. Starr et D. Kienast, de l'existence d'une flotte thrace indépendante[17].

L'installation d'un port militaire à Périnthe sous l'Empire paraît, en outre, attestée par une série de monnaies frappées dans cette ville, d'Antonin à Gallien : E. Schönert et à sa suite D. Kienast remarquent, en effet, que certaines médailles de Périnthe portent à leur revers une galère; or les textes signalent, à plusieurs reprises des séjours impériaux dans cette ville, lors d'expéditions militaires le plus souvent : c'est le cas d'Antonin en 154-

[10] Sur ce point voir *infra* p. 560 et *Kienast* p. 108-109.
[11] *IGRR* IV, 151.
[12] Hérodien III, 2.
[13] Dion LXXX, 7, 3.
[14] *IGGR* IV, 150.
[15] Sur le problème des monnaies figurant une trière, et qui pour Cyzique, vont jusqu'à Gallien, voir *infra*.
[16] Ammien Marcellin XXVI, 8, 8 : *claustrum per catenam ferream ualde robustam ori portus insertum, quae, ne rostratae irruerent naues hostiles, erat altrinsecus colligata.*
[17] *IGRR* I, 781. *Starr* p. 127. *Kienast* p. 109. *Infra* p. 560.

155[18], de Septime Sévère en 193[19]. Il est vraisemblable, dans ces conditions, que le port de Périnthe, bien situé au carrefour de la *uia Egnatia* et de la route qui vient de *Singidunum*, de surcroît en face de Cyzique, dont on a vu l'importance militaire, servait de relais aux flottes de l'Empire, et peut-être de port de transit pour les troupes qui circulaient entre le front du Danube et l'Orient[20]. Bien que C. Starr ait contesté cette interprétation numismatique, elle semble partiellement confirmée par la présence, à Cyzique même, dont on a vu le rôle naval, de monnaies identiques, frappées d'Antonin à Gallien[21]. On peut donc admettre le rôle naval de Périnthe, attesté encore, sous Justinien, par l'escale qu'y fit la flotte de Bélisaire, partant à la conquête de l'Afrique[22].

D'autres ports ont-ils pu jouer un rôle dans le dispositif naval romain de la région? Calchédon, situé juste en face de Byzance, à l'entrée du Bosphore, fut utilisé comme port militaire sous Mithridate[23]. Une inscription impériale datable au plus tôt de la fin du

[18] Malalas, II (Bonn p. 280). Aristide, *Oratio* 23 (Dindorf p. 453).

[19] Voir *supra* n. 12.

[20] *Infra* p. 386 sqq.

[21] E. Schönert, *Der Hafen von Perinthos in der römischen Kaiserzeit, Congresso internazionale di numismatica*, Rome, 1965, II, p. 313-317. *Kienast* p. 109, n. 103. Liste des monnaies : E. Schönert, *Die Münzprägung von Perinth*, Berlin, 1965, n° 393 (Antonin), 459, 461, 463, 477 (Septime Sévère), 570-576 (Caracalla), 670-674, 676 (Elagabal), 739, 782 (Alexandre Sévère), 809-812 (Gordien III), 908-912 (Gallien) (cité par *Kienast, loc. cit.*). *BCM, Mysia*, p. 58-59, n° 281 (Gallien), 287 (Salonine), 288 (Salonine), 289 (Claude II), 245-246 (Commode), 256 (Plautilla), 265 (Julia Mammaea), 220 (Antonin), 229 (Verus), 260 (Macrin), 266 (Maximim), 273 (Tranquillina), 176 (?). *Contra*, C. Starr, *Naval activities in Greek Imperial Issues, Schweizerische numismatische Rundschau*, 46, 1967, p. 51-57. C. Starr fait remarquer que des villes qui abritaient des flottes n'ont pas frappé de monnaies à la galère sous l'Empire. En outre, selon lui, la thèse de D. Kienast, qui veut que la présence d'une galère, ou d'une proue, sur une monnaie, atteste la présence d'une escadre, aboutirait à admettre un grand éparpillement des forces navales de l'Empire. Peut-être, en effet, faut-il considérer que les villes qui frappaient ces monnaies n'étaient pas des bases permanentes de la flotte comme le veut D. Kienast, mais des ports d'escale, qui commémoraient, par une émission monétaire, la visite de l'Empereur accompagné d'une escadre. On ne peut pas, toutefois, passer totalement ces monnaies sous silence et nier leur signification, comme le fait C. Starr.

[22] Procope III, XII, 6. Le rôle de Périnthe à cette époque semble toutefois avoir bien décliné, si l'on en croit la description qu'en fait Procope, *De Aedificiis*, IV, IX, 17.

[23] Appien, *Mithridate* 71.

premier siècle y mentionne un centurion de la flotte de Ravenne[24]. Diverses monnaies de la ville montrent des galères à leur revers[25]. Il est possible, dans ces conditions, que Calchédon ait servi, à plusieurs reprises, de relais aux flottes impériales. Il en va de même de Nicomédie, où les monnaies, de Britannicus à Valérien, portent des symboles navals, comme c'est aussi le cas à Apamée, sous Commode[26].

Le port d'Abydos, en revanche, est attesté seulement à partir de la haute époque byzantine : situé à l'entrée de l'Héllespont, il permet, en effet, de contrôler l'ensemble des mouvements des flottes entre la Mer Egée et le Pont-Euxin; il a donc, du point de vue naval, la même importance stratégique que les ports du Bosphore. A l'époque byzantine, «le contrôle des détroits, écrit H. Ahrweiler, devient vital pour l'Empire, à cause de la situation de sa capitale, et de l'importance acquise de ce fait par l'Asie Mineure et la Thrace»[27]. Abydos fut ainsi très tôt doté d'un appareil de contrôle identique à celui de la capitale, et notamment d'une escadre militaire. On verra plus loin l'importance du rôle douanier de cette flotte[28]. Qu'il suffise de dire, pour l'instant, qu'un récit de l'*Inuentio* des reliques du martyr Etienne raconte comment un bateau de commerce, voulant éviter de payer les droits de douane à Abydos, força le passage et fut pris en chasse par les dromons (cinq au moins) mis à la disposition de l'archonte des détroits[29]. Ce texte montre qu'au cinquième siècle, le port d'Abydos abritait une flot-

[24] *CIL* III, 322 : *D(iis) M(anibus)/C(aio Iulio/Valenti/cent(urioni) class(is)/pr(aetoriae) Rauenn(atis)/uixit ann(is)/(quadraginta) mil(itauit) ann(is) (uigintiduobus)/C(aius) Iulius Flauian(us)/amico m(onumentum) p(osuit).*

[25] Liste des monnaies dans *Kienast* p. 106, n. 88; K. Lehmann-Hartleben *op. cit.*, p. 251.

[26] Sur le rôle possible de Nicomédie comme base navale, voir *Kienast* p. 106, n. 89. Dans la mesure où seules des monnaies de la ville, portant une galère au revers, laissent penser que Nicomédie a pu jouer un rôle naval, il est difficile d'être totalement affirmatif. Monnaies de Nicomédie : W. H. Waddington, E. Babelon, Th. Reinach, *Recueil général des monnaies grecques d'Asie Mineure*, Paris, 1904-1925, Nicomédie, n° 24, 27, 74-75, 103, 138-139, 165-167, 187-188, 248, 280, 345-346, 355, 387, 406, cf. *Kienast*, p. 106-116. Apamée, *BCM*, Bithynie, n° 25, 28-29, 32, 34, 38, 41.

[27] H. Ahrweiler, *Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance*, *REB*, XIX, 1961, p. 239-252.

[28] *Infra* p. 409 sqq.

[29] H. Ahrweiler, *loc. cit.* p. 240 et *Bibliotheca hagiographica Graeca*, 3, 1649.

tille militaire. Ce contrôle maritime sera renforcé par un décret d'Anastase, puis par Justinien[30]. La flotte de Bélisaire partant pour l'Afrique mouillera au large de la ville[31].

La grande base navale de la Propontide est évidemment Constantinople, dont le rôle dépasse de plus en plus celui d'un simple port de guerre, à mesure que l'on descend dans le temps. On verra l'importance de la fonction maritime de la ville, à partir de Constantin.

Dans le Pont-Euxin proprement dit, en revanche, la concentration des bases militaires semble moindre que dans la Propontide, véritable clef stratégique pour le passage en Méditerranée, et qu'il fallait à toute force contrôler : Sinope semble avoir constitué, pendant un temps, une base navale pour les escadres romaines ou alliées. Mithridate y avait installé un port de guerre, qui devait servir encore sous l'Empire; pendant le règne d'Auguste, on y rencontre un navarque[32], et Agrippa s'y rendit avec son escadre en 14 avant notre ère[33]. Il est probable que le port servait encore à abriter une flotte militaire sous Trajan : une inscription de la ville, restituée par J. Moreau, mentionne un préfet de la flotte Pontique, qui est en même temps *praefectus orae maritimae Amastrensis*[34]. Après cette période, toutefois, le port semble perdre de son importance, car on ne le trouve plus guère mentionné dans les sources : Arrien, lors de son périple, ne mentionne pas Sinope comme une base importante[35]; il en va de même, semble-t-il, pendant tout le Bas-Empire, jusque sous Justinien[36].

Quant à Césarée Germanica et Amastris, on y trouve, comme sur d'autres villes de la côte de Bithynie déjà étudiées, des monnaies à la galère[37]. Les villes ont pu accueillir temporairement des

30 *Infra* p. 409 sqq.

31 Procope III, XII, 6.

32 Strabon XII, 3, 11; *Dessau* 2824.

33 Josèphe, *AJ* XVI, 21.

34 J. Moreau, *Sur une inscription de Sinope, Limesstudien*, Bâle, 1956, p. 84-87, *infra* n. 37.

35 Arrien, *Périple du Pont Euxin, Geographi Graeci Minores* (Müller), 20.

36 Procope VIII, II, 2.

37 Césarée : *BCM*, Bithynie, p. 123, n° 6-7 : Valérien; Amastris : *ibid.* Paphlagonie n° 24, 32 : Marc-Aurèle, Verus. L'inscription de Sinope (*supra* n. 34) mentionnant un préfet de la flotte pontique et du littoral d'Amastris peut laisser supposer, si la restitution est correcte, l'existence d'un port militaire à Amastris. L'inscription est restituée ainsi : ---/ *[co]r(ona) mural(i), prae[f(ecto) orae mariti-*

escadres romaines, particulièrement au cours de voyages officiels des Empereurs.

Le grand port de la côte nord de l'Asie Mineure, du point de vue militaire, est incontestablement Trébizonde, sous le Haut-Empire. D'un passage de Tacite, il apparaît clairement qu'avant l'annexion, les souverains indépendants du Pont disposaient là de forces navales, qui furent vraisemblablement incorporées dans les escadres romaines[38]. On a vu que la ville servait de base arrière pour le ravitaillement des troupes de Corbulon, pendant ses campagnes contre les Parthes, et ce ravitaillement arrivait par mer[39]. A la même époque, nous savons par un passage de Josèphe que quarante navires de guerre circulaient dans cette partie orientale du Pont-Euxin : il est vraisemblable que leur base était Trébizonde, d'autant que Tacite nous apprend qu'en 69 des vaisseaux s'y trouvaient encore, bien que la plus grande partie de la flotte ait été transférée par Mucien de ce port vers Byzance, pour des raisons de politique intérieure[40]. C'est de Trébizonde que s'embarque Arrien, sur une trière, pour effectuer sa tournée d'inspection[41]. Le port avait été, à ce moment-là, réaménagé par Hadrien. Rappelons enfin qu'un bouclier, portant une liste d'étapes terrestres et maritimes autour des côtes Pontiques, mentionne Trébizonde; or le contexte dans lequel ce bouclier a été inscrit est évidemment militaire, comme l'a bien montré F. Cumont[42]. Ce bouclier est daté de la première moitié du troisième siècle. Après cette date, on n'en-

mae]/[Am]astr(ensis) et clas[sis Ponticae, proc(uratori)/ Im]p(eratoris) Neruae Traiani / [Cae]s(aris) Aug(usti) Ger[man(ici) Dacic(i) prouinc(iarum)]/[Galatia]e et Paph[lagoniae] ---/. Ces villes ne sont pas mentionnées dans le *Périple* d'Arrien, comme ports militaires tout au moins.

[38] Tacite, *Histoires* III, 47 : *Subita per Pontum arma barbarum mancipium regiae quondam classis praefectus mouerat. Is fuit Anicetus Polemonis libertus, praepotens olim et postquam regnum in formam prouinciae uerterat, mutationis impatiens... Trapezuntem uetusta fama ciuitatem a Graecis in extremo ponticae orae conditam, subitus inrupit. Caesa ibi cohors, regium auxilium olim... Classi quoque faces intulit, uacuo mari eludens, quia lectissimas liburnicarum omnemque militem Mucianus Byzantium adegerat; quin et barbari contemptim uagabantur, fabricatis repente nauibus.*

[39] Cf. *Kienast* p. 113 et 119.

[40] *Supra* note 38.

[41] Arrien, *Périple*, 1. Cf. *Lehmann-Hartleben*, p. 199 et plan XXXV : le port est constitué de deux môles opposés, avec une entrée au centre.

[42] F. Cumont, *Fragment de bouclier portant une liste d'étapes, Syria*, 6, 1925, p. 1-15. *Infra*, p. 389.

tend plus guère parler de *Trapezus* comme escale navale. Toutefois, le rôle du port, grandement aménagé par Hadrien, n'a certainement pas cessé, car la ville revêtait la même importance stratégique qu'auparavant. Sous la Tétrarchie, une légion y stationnait, et il y avait encore vraisemblablement une flotte militaire : c'était encore, en tout cas, le seul moyen de ravitailler et de relier les garnisons de la côte du Caucase[43].

Au nord-est de Trébizonde, les ports ne nous sont pratiquement connus que par le périple d'Arrien; en effet, la côte de Colchide (appelée plus tard Lazique) est occupée par une série de petits fortins, munis d'un havre souvent rudimentaire : il ne s'agit donc pas là de bases de la flotte de guerre, au sens strict, mais de relais où les bateaux peuvent s'abriter, le cas échéant, soit en étant tirés au sec, soit en restant à l'ancre, *in salo*, soit en s'abritant derrière une jetée[44]; en même temps, la flotte est le seul moyen dont disposent ces fortins pour garder le contact avec le monde romain, et pour circuler. On verra plus loin de quelle politique à la fois navale et terrestre participe ce dispositif[45].

Arrien cite dans l'ordre, après Trébizonde : *Hyssi portus*, fortin où une cohorte de fantassins se trouve en garnison; Athènes, *castellum*, et en même temps *statio* où l'on tire les navires au sec, sauf la trière; *Apsarum*, où stationnent cinq cohortes; *Phasis*, gardé par 400 soldats et qualifié de *portus*, qu'Arrien fait fortifier; *Sebastopolis*, autre fortin; *Pityus*, où l'auteur ne mentionne qu'une *statio*, sans garnison; *Pagras, Hieron, Sindiké*, qualifiés de ports, mais qui ne dépendent peut-être pas de l'armée romaine, puis les villes du Bosphore, Panticapée et Chersonèse[46].

[43] La ville est connue comme garnison de la *legio Ia Pontica* : *CIL* III, 236, voir le commentaire de *Kienast* p. 119. Mentionnons aussi une monnaie de Kerasos, frappée sous Commode, Imhoof-Blumner, *Kleinasiatische Münzen*, n° 1, qui porte au revers une galère : on peut là aussi se demander si *Kienast* (p. 117) a raison d'en faire un port militaire. Le nom d'Amisos apparaît peut-être sur le bouclier découvert et commenté par Cumont, mais il n'y a aucune certitude sur ce point.

[44] Les termes employés sont λιμήν, qui suppose sans doute ici l'existence d'installations portuaires; ὅρμος qui peut être, soit bien protégé (12), soit peu sûr (6) : dans ce dernier cas, il peut s'agir simplement d'un *salos* (6).

[45] *Infra* p. 441, sur le *limes* pontique.

[46] Périple 4 : *Hyssi portus*; 5-6 : Athènes; 7 : *Apsarum*; 10 : *Phasis*; 14 : *Sebastopolis*; 27 : *Pityus*; 28 : *Pagras, Hieron, Sindikè*. Nous ne citons pas ici les divers mouillages du parcours, criques, embouchures de fleuves etc. Sur le Bosphore Cimmérien, voir *infra*. Cf. T. Mitford, *Euphrates Frontier in Cappadocia, X. Limes-*

Cet ensemble de bases, dans une région très périphérique, n'a pas été occupé de façon permanente, dans la mesure où cette contrée a échappé parfois au pouvoir romain; il semble en outre que seule la côte ait été munie de points d'appui. Le contrôle de ces bases a dû commencer, vraisemblablement, avec l'annexion du Pont Polémoniaque et du Bosphore, sous Néron; les guerres civiles de 69 et le retrait militaire qui s'ensuivit dans ces régions ont peut-être fait disparaître la présence romaine pendant quelque temps; mais déjà en 75, et peut-être avant, le Caucase semble avoir subi de nouveau la domination impériale[47]; celle-ci est mentionnée par Procope, à propos du règne de Trajan puisque, selon cet auteur, la côte était occupée par des garnisons romaines, qu'on retrouve sous Hadrien, au moment où Arrien effectue son périple[48]. Pour les années suivantes, nous ne possédons pas de témoignage direct; mais Zosime nous apprend qu'une garnison tenait toujours à *Pityus*, en 259, et le port de la ville est mentionné, ainsi que d'autres places fortes dans la région (non nommées); mais la forteresse tomba, comme les autres, aux mains des barbares[49]. La restauration tétrarchique permit vraisemblablement de rétablir l'influence romaine en Colchide; en tout cas, des garnisons dans le Phase sont signalées sous Constantin[50]. Après cette date, les textes restent généralement muets sur les garnisons de Colchide, qui ont dû suivre les vicissitudes de la politique romaine[51]. Au début du sixième siècle, Procope met en évidence la valeur stratégique de cette région. Sa possession permettait aux Perses de se défendre plus efficacement contre les Huns, et surtout de razzier, par mer,

kongress, 1977, p. 509. Garnison, probablement à Apsarus, d'une cohorte, dans *P. Ber.* inv. 25050 (= *Ch. La.* XI, II, 477).

[47] *Dessau* 8795; inscription de Tiflis, qui mentionne la construction des murailles sur l'initiative des princes Flaviens.

[48] Procope, VIII, XI, 15 : Λέγουσι μὲν οὖν ὡς κατὰ τοὺς Τραιανοῦ τοῦ Ῥωμαίων αὐτοκράτορος χρόνους κατάλογοι Ῥωμαίων στρατιωτῶν ἐνταῦθά τε καὶ μέχρι ἐς Λαζοὺς καὶ Σαγίνας ἵδρυντο.

[49] Zosime I, 32. Sur la date de la chute de Pityus, *infra* p. 610.

[50] Sur la présence militaire tétrarchique dans la région, *supra* n. 43. Sur les garnisons du Phase sous Constantin, Zosime II, 33, 1.

[51] Nous ne savons rien directement sur l'existence des garnisons dans cette région : seules des fouilles seraient en mesure de nous apporter quelque information. Nous savons toutefois que l'Ibérie voisine fut tour à tour conquise et perdue par les Romains, et que la question d'Arménie ne fut jamais réglée. Il se peut que l'existence de garnisons le long de la côte soit liée à ces événements.

les côtes nord de l'Asie Mineure, et même de s'emparer de Constantinople par surprise[52]. Les fortins, un temps abandonnés avant l'arrivée au pouvoir de Justinien, sont repris, et *Sebastopolis*, comme *Pityus* ou *Phasis*, redeviennent des points d'appui du dispositif byzantin dans cette région à la fois pour les forces de terre et pour la marine[53].

On a vu plus haut l'ancienneté et l'importance des relations maritimes entre la côte nord de l'Asie Mineure et la Crimée : la meilleure preuve en est que l'une des principales villes de cette dernière région, Chersonèse, est colonie d'Héraclée. Jusqu'en 63, la Crimée dépendait d'un roi vassal de Rome, mais n'était pas sous domination impériale directe; une flotte indépendante existait vraisemblablement dans le Bosphore si l'on en croit le témoignage d'une inscription de Panticapée[54], datée de 17 avant notre ère. Lorsque la guerre contre les Parthes reprit, sous Néron, le dispositif militaire romain s'étendit à la Crimée. La flotte, évidemment, jouait un rôle dans cette avance romaine vers le nord, puisqu'il fallait transporter par mer l'essentiel des troupes et des bagages, la route de terre étant plus longue et moins sûre; par la suite, c'est de Mésie que partaient les escadres romaines qui se dirigeaient vers la Crimée : en témoignent diverses inscriptions de la *classis Flauia Moesica* découvertes récemment en Chersonèse[55]. Ces ins-

[52] Procope II, XXVIII, 22-23. Sur l'importance des liaisons maritimes entre ces forts et l'Asie Mineure, *ibidem*, 28.

[53] Procope I, XII, 19; I, XXII, 18; *de Aedificiis*, III, VII; au même endroit est aussi mentionné le *castellum* de *Losorium*. Des « trières » sont mentionnées à Phasis lors d'une attaque perse en 555 (Agathias III, 20).

[54] *IGRR*, I, 874, qui mentionne un navarque.

[55] *CIL* III, 14214, 34 : *Pro sal(ute) Imp(eratoris) /M(arci) Aur(elii) Ant(onini) Com/modi Aug(usti) et/ Fl(aui) Sergiani Sosibi,/trib(uni) mil(itum) leg(ionis) (primae) Italicae) iuuen(is)/ reuerentiss(i)mi s(ub) c(uius) c(ura) e(gi)/ et mea meorumq(ue), T(itus)/Aur(elius), T(iti) f(ilius), Cam(ilia), Secundus, Rau(enna), tr(ierarchus c(lassis) F(lauiae)/M(oesicae), u(otum) s(olui) l(ibens) l(aetus) m(erito)/ sequentes, Materno et Bradua co(n)s(ulibus). AE* 1967, 428 : *I(oui) O(ptimo) M(aximo)/ sacrum./ T(itus) Eremi/[us] ci--- ai---/cum or/dinat(o ou is) et/ [c]er(ario ou iis) cl(assis) e(iusdem), u(otum) s(oluit) l(ibens) m(erito). AE* 1967, 429 : *C(aius) Valer(ius)/Vale(n)s/ miles clas(sis)/ Flauia(e) Misi(cae),/ liburna/ Sagitta/ posiui ar(am)/ [I]ou(i) Opt[imo /Maxi]m[o]. AE* 1967, 431 : *D(iis) M(anibus)/Aelius Ma[ximus?],/mil(es) cl(assis)/F(lauiae) Moesicae),/uix(it) ann(is) [--- mil(itauit) ann(is) ---/---], b(ene) m(erenti) p(osuit). AE* 1967, 432 (= Latyschev, *Inscriptiones Antiquae...* I², 556 : --- */[mil(es) cl(assis)]/Fla[uie Mo]esice, ui[xit]/ annis (uiginti), [mil(itauit)]/ ann(is) [--- eus],mi[l(es) cl(assis) eiusdem?]/ f[ac(iendum) cur(auit)].*

criptions datent soit du deuxième siècle soit du troisième, si l'on en croit le titre que porte l'un des militaires mentionnés : *ordinatus*, qui remplace le terme de *centurio* au troisième siècle[56]. Nous ne savons pas exactement jusqu'à quand la flotte s'est maintenue dans cette base : le Périple d'Arrien (30) mentionne Chersonèse comme halte, sans commentaire. L'itinéraire inscrit sur le bouclier de Doura fait de même : c'est d'ailleurs de là, apparemment, que se fait la traversée directe vers l'Asie Mineure. Sous Valens, des troupes sont toujours mentionnées en Chersonèse, mais à partir de cette date, les sources, comme d'habitude, commencent à manquer : on sait seulement que Justinien fit fortifier de nouveau la place, après y avoir envoyé une expédition navale[57].

La flotte de Mésie ne fut pas la seule à circuler dans ces parages : celle de Ravenne avait en effet une base, non loin de Cherson à *Charax* (Aï-Todor) : des briques inscrites y ont, en effet, été trouvées : si leur premier commentateur, M. Rostowtzeff, hésitait à les interpréter comme des marques de l'escadre de Ravenne, en raison de leur graphie, on ne peut plus aujourd'hui hésiter[58] : ces briques, qui portent *vexc/ravsp, uex(illatio) c(lassis)/rau(ennatis) s(umptu) p(ublico)* sont maintenant relativement nombreuses; la graphie *c* pour *classis* n'est pas inconnue, contrairement à ce qu'affirmait M. Rostowtzeff[59]. On doit simplement penser qu'en l'absence du terme *praetoria* ces marques sont peut-être d'époque

Voir en dernier lieu, B. G. Peters, *La marine dans les Etats antiques des rives nord de la Mer Noire*, Moscou, 1982 (en russe; *non vidi*).

[56] Cf. A. von Domaszewski, B. Dobson, Die *Rangordnung des römischen Heeres*, 1967², p. XXV, 57, 60, 97.

[57] Des *ballistarii* sont notamment mentionnés, cf. *AE* 1908, 178. Sur le départ des troupes romaines dans cette région, voir E. Belin de Ballu, *Olbia, cité antique du littoral nord de la Mer Noire*, Leiden, 1972, p. 179. Procope, *De Aedificiis* III, VIII, et Malalas XVIII, p. 432 (Dindorf).

[58] M. Rostowtzeff, *Römische Besatzungen in der Krim und das Kastel Charax, Klio*, II, p. 80-95.

[59] Nouvelles briques découvertes dans les années 30, puis en 1965? : cf. V. D. Blavatskij, *Matériaux et recherches archéologiques en URSS*, 1951, n° 19, p. 250-291 (en russe); E. J. Solomonik, *Vestnik drevnej historii*, 96, 1966, p. 167-171 (en russe) : cette dernière publication montre une photo où l'on reconnaît *-xc/ravs*. Sur des exemples où *c* signifie *classis*, voir *Revue du Nord*, 51, 1969, p. 363-372 et *CIL* XIII, 12562, 12567, 12565, 12566, 12564, 12561; *supra* n. 32 (*CIL* III, 14214, 24). Cf. *Kienast* p. 111, qui exprime des doutes parce qu'il n'a pas eu connaissance des briques publiées après M. Rostowtzeff.

relativement haute[60]. Il semble pourtant que le *castellum* ait été occupé beaucoup plus longtemps, jusque sous Gordien, au moins[61].

D'autres ports ont pu exister dans cette région, mais les sources ne les mentionnent pas avec certitude : *Olbia* avait une garnison romaine, mais possédait-elle un détachement naval? On ne peut l'affirmer dans l'état actuel des connaissances[62]. Panticapée, *Scythotaurorum portus*, sont mentionnés comme haltes dans le Périple d'Arrien : il ne s'agit pas forcément de bases militaires permanentes, même si les bateaux peuvent évidemment y trouver refuge[63]. *Tyra* aussi est mentionnée, avec *Olbia*, sur le bouclier de *Doura*. Arrien s'arrête à *Odessus* (moderne Odessa), qui sera plus tard fortifiée par Justinien[64].

Sur la côte ouest du Pont-Euxin, domaine de la flotte de Mésie, les stations militaires ne sont pas très nombreuses; il est vrai que les grandes bases se trouvent sur le bas Danube[65], d'où les navires peuvent facilement gagner la côte d'Histrie. Il est possible que *Tomis* ait servi de base à la flotte, dans cette région, ou au moins de relais. Les inscriptions ne sont pas absolument explicites; l'une d'elles mentionne un vétéran, l'autre un ex-préfet de la flotte de Mésie, sous les Gordiens, mais il n'est pas certain qu'il résidait à *Tomis* pendant cette charge : il a, en effet, fini sa carrière comme procurateur, et c'est sans doute à cette occasion qu'il a séjourné à Tomis, où se trouve son tombeau[66]. L'existence de monnaies de la ville où figure une galère n'est peut-être pas, en soi, une preuve suffisante pour accepter l'idée d'une présence navale romaine dans ce port, mais on ne peut l'exclure tout à fait, et le doute subsiste[67]. A *Istrus*, en revanche, un triérarque de la flotte

[60] Sur l'attribution du titre *praetoria, infra* p. 515 sqq.

[61] M. Rostowtzeff, *art. cit.*, eu égard aux monnaies trouvées.

[62] Cf. Belin de Ballu, *op. cit.*

[63] Périple 29-30.

[64] Arrien, *Périple* 31 ; Procope, *De aedificiis* III, VII.

[65] Voir *infra* p. 303 sqq.

[66] Vétéran de Tomis : *CIL* III, 7552. Préfet de la flotte (*Dessau* 8851) : ἀγαθῇ τύχῃ / Πόπλ. Αἴλ. Ἀμμώνιον τὸν κράτισ/τον ἐπίτροπον τοῦ Σεβ., πράξαν/τα τὴν ἐπαρχείαν πιστῶς, ἔπαρχον / χώρτης Ἑσπανωῦ, τριβοῦνον / χώρτης α' Γερμανῶν, ἡγησάμενον / στρατιωτικοῦ ἐν παρατάξει Ἀρ/μενιαχῇ στρατιωτῶν ἐπαρ/χείας Καππαδόκων, ἔπαρ/χον ἄλης α' Φλ. Γετούλων, / ἡγησάμενον στρατιωτι/κοῦ τῆς ἐπαρχείας ταύ/της, ἔπαρχον κλάσσης / Φλ. Μυσικῆς Γορδιανῆς, / Κατυλλεῖνος ἀπελεύθε/ρος τοῦ κυρίου αὐτο/κράτορος Μ. Ἀντ. Γορ/διανοῦ Σε. λιβρά/ριος, τὸν ἑαυτοῦ / πραιπόσιτον.

[67] *Kienast* p. 111, n. 109.

de Mésie a été enterré par les soins de sa femme, et un préfet de la *classis* est en charge dans cette ville sous Septime Sévère[68]. La ville a donc dû servir de port à l'escadre de Mésie au moins à la fin du deuxième siècle.

On ne saurait dire si d'autres bases de la flotte ont existé sur la côte ouest du Pont-Euxin : le bouclier de Doura porte des arrêts à *Odessus* (Varna), *Budona* (Byzonè), *Kallatis*, etc... : s'agit-il de stations militaires ou de simples haltes? On sait que des monnaies à la galère ont été frappées à *Anchialos*, mentionné dans le Périple d'Arrien, et fortifié par Justinien[69]. Les divers fortins construits ou restaurés par cet Empereur, le long de la côte méditerranéenne sont la plupart du temps non localisés, comme la station de *Inplateypegis*, où stationne une flottille[70] connue par la *Notitia*.

BYZANCE/CONSTANTINOPLE

Au moment de sa destruction par Septime Sévère, la vieille cité de Byzance ne jouait plus un rôle militaire considérable, malgré sa position géographique favorable, entre l'Europe et l'Asie. Certes son port servait encore, à l'occasion, d'abri aux navires qui escortaient tel ou tel prince en tournée d'inspection, comme ce fut le cas de Germanicus en 18 après J.-C.[71]. Ou encore, le Bosphore voyait se concentrer temporairement la flotte du Pont-Euxin, en 69[72]. Mais la ville ne semble pas avoir joué de rôle militaire important.

Aussi est-on assez surpris de voir une flotte byzantine tenir en échec l'escadre romaine en 194. Non point que la ville n'eût pas de port et de solides traditions maritimes : Denys de Byzance nous

[68] *AE* 1927, 60 : *D(iis) M(anibus)/--- Seuerino,/[triera]rcho cl(assis) Fl(auiae) / [Moes(icae),qui] uixit an(nis)---, Claudia Sa/[bina? c]oniux me/[moriam c]um sarco(phago)/ [mari]to bene me/[renti] et sibi fe/[cit]. AE* 1919, 14 : *[I]ussu et ex de/[c]reto u(iri) c(larissimi) Ouini/[Te]rtulli co(n)s(ularis), ter/[mini] positi inter/ [B]essi Ampudi/ [uil]lam et uicanos/ B[ut]eridauenses,/[per] Vindium Ve/rianum praef(ectum)/ classis.*

[69] *Antike Münzen Nordgriechenlands*, II, I, I, n° 429, 498 (Caracalla, Géta); *Périple*, 36; Procope, *De Aedificiis*, III, VII, 8.

[70] Procope, *ibidem*, VI, II; *Notitia, Or.* XXXIX, 35.

[71] Tacite, *Annales* II, 53, sqq.

[72] Tacite, *Histoires* II, 83.

apprend qu'elle possédait trois ports au deuxième siècle[73], dont Dion Cassius affirme qu'ils étaient protégés par les murailles de la ville[74]. Mais des bateaux, pour la plupart à un seul rang de rames, n'auraient pas dû mettre en échec une flotte plus massive et mieux équipée comme l'était la flotte romaine[75]. La raison réside sans doute dans la position même de la ville, protégée d'une attaque navale à la fois par ses murailles et le fort courant du Bosphore, ainsi que le souligne Dion Cassius[76].

Cet épisode pose un problème qui a suscité aux Byzantinistes de nombreuses difficultés : celui de la localisation des ports de la ville (fig. 18). Lors des événements de 194, la cité ne comprend, semble-t-il, que l'extrême pointe du promontoire, l'acropole. Les auteurs s'accordent pour reconnaître que les ports de l'époque ne pouvaient être situés que dans la Corne d'Or. L'un d'eux, justement, porte traditionnellement le nom de *neorion*, et il peut s'agir là de l'antique havre de Byzance, témoignant par son nom de l'ancienne tradition navale de la ville[77]. Un autre port, juste à l'est, mais certainement réservé au trafic commercial, s'appelle *Prosphorianon*. On ne sait quel est le troisième port dont parle Denys de Byzance, à supposer qu'il ait été dans la ville[78].

Ces ports étaient toutefois solidement défendus puisque, outre la protection que leur offraient les remparts de la cité, ils étaient munis de môles surmontés de tours qui en interdisaient l'accès à tout bâtiment hostile. Une chaîne barrait l'entrée de la darse[79].

La destruction de la ville par Septime Sévère ne ruina pas totalement la cité puisque celle-ci fut reconstruite et même élar-

[73] Denys de Byzance (édit. C. Wescher), *De Bosphori nauigatione*, Paris, 1874, XI.

[74] Dion LXXV, 10, 5.

[75] Dion LXXV, 11, 3 : καὶ πλοῖα δὲ τοῖς Βυζαντίοις πεντακόσια, τὰ μὲν πλεῖστα μονήρη, ἔστι δ' ἃ καὶ δίκροτα, κατεσκεύαστο ἐμβόλους ἔχοντα· καί τινα αὐτῶν ἑκατέρωθεν καὶ ἐκ τῆς πρύμνης καὶ ἐκ τῆς πρώρας πηδαλίοις ἤσκητο καὶ κυβερνήτας ναύτας τε διπλοῦς εἶχεν, ὅπως αὐτοὶ μὴ ἀναστρεφόμενοι καὶ ἐπιπλέωσι καὶ ἀναχωρῶσι, καὶ τοὺς ἐναντίους καὶ ἐν τῷ πρόσπλῳ καὶ ἐν τῷ ἀπόπλῳ σφῶν σφάλλωσι.

[76] *Ibidem*, 10,6.

[77] K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.* p. 146, n. 3; H. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, *op. cit.* p. 430.

[78] R. Janin, *Constantinople byzantine*, Paris, 1964², p. 235-236. G. Dagron, *Naissance d'une capitale; Constantinople et ses institutions de 330 à 451*, Paris, 1974 ne parle pas des ports.

[79] Dion Cassius LXXV, 10, 5.

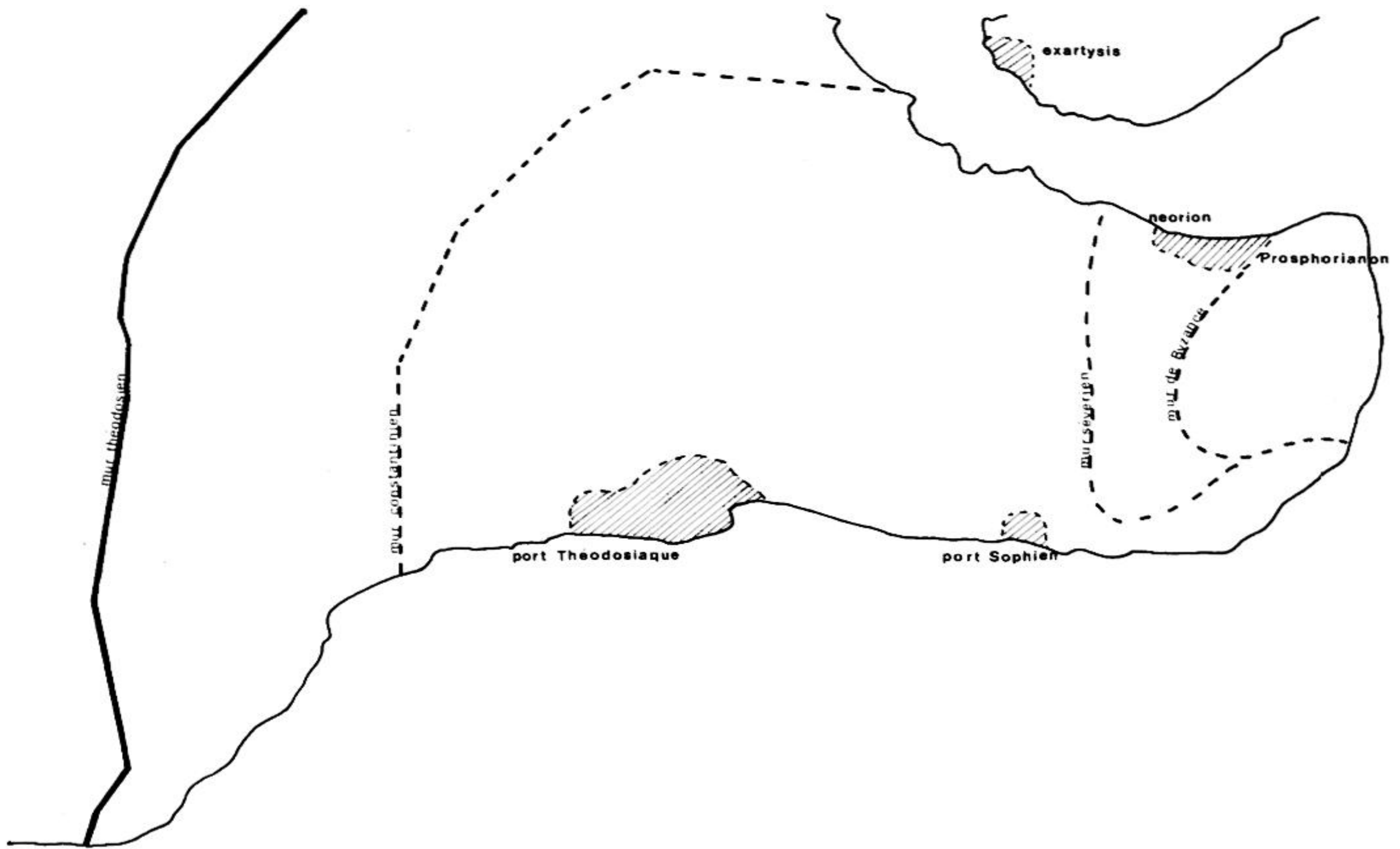


Fig. 18 – Les ports de Constantinople.

gie. Elle prit parti, en 324, pour Licinius, à qui elle servit de base navale, mais les textes de cette époque ne nous renseignent pas sur ses ports[80].

Jusqu'alors, Byzance n'abritait vraisemblablement pas de flotte militaire de façon permanente. Du moins n'en avons nous aucune trace dans les sources. Au contraire, la fondation de la nouvelle Rome fut l'occasion, entre autres, de concentrer, dans la ville, des forces navales importantes. Les textes du quatrième siècle restent malheureusement fort peu explicites sur le nom et la localisation des ports de Constantinople, et il faut, le plus souvent, se fier à des sources bien postérieures pour apprécier quelle pouvait être la situation maritime de la ville à cette époque. La difficulté réside en outre dans le fait que les ports de Constantinople ont sans cesse

[80] Zosime II, 22-30.

changé de nom, quand bien même ils prenaient la place d'installations plus anciennes[81]. On ne peut donc avoir aucune certitude pour l'époque qui nous intéresse ici.

Sur les ports de la ville sous Constantin, nous ne savons rien; il est probable, toutefois, que les ports déjà cités, ceux du *Neorion* et du *Prosphorianon* ont continué à exister, peut-être embellis et élargis. Zosime nous apprend que Julien aménagea un nouveau bassin qui prit son nom avant de prendre, ultérieurement, celui de port Sophien[82]. Théodose, de son côté, fit construire un port, nommé Port du quartier d'Eleuthère, ou port Théodosiaque, peut-être dû, dans un premier état, à Constantin[83]. Les textes ne précisent pas dans lequel de ces ports la flotte militaire trouvait refuge, ni même si un bassin particulier lui était réservé. Toutefois, on voit apparaître dans la *Notitia Urbis Constantinopolitanae*, écrite vers 430, la mention de *naualia* situés dans la troisième région, soit de l'autre côté de la Corne d'Or[84].

H. Ahrweiler a montré de façon convaincante, pour les époques ultérieures, que, jusqu'à la chute de Constantinople, en 1204, la marine militaire utilisait vraisemblablement deux bassins : les *naualia* de la troisième région, et l'antique *neorion*[85]. Les sources médiévales parlent, en effet, d'une fabrique de rames au *neorion* et un texte évoque l'*exartysis* de ce port, alors que l'on peut situer une seconde *exartysis*, qualifiée au treizième siècle de «*palaia*» sur la rive opposée de la Corne d'Or, soit, très vraisemblablement, à l'emplacement des *naualia* mentionnés dans la *Notitia* du cinquième siècle. On n'a en revanche aucune trace d'une présence militaire dans les autres ports de la ville[86].

[81] Voir R. Janin, *op. cit.*, et R. Guilland, *Les ports de Byzance sur la Propontide*, *Byzantion*, XXIII, 1953, p. 181-238.

[82] Zosime III, 2, 3.

[83] R. Janin, p. 226. Le port de Théodose est mentionné dans la *Notitia Urbis Constantinopolitanae* (Seeck, p. 239).

[84] *Notitia*, éd. Seek, p. 240. On remarquera toutefois que les *naualia* ne sont peut-être pas considérés comme un port; en effet, la *Notitia* mentionne 1° le *portum prosforianum*, 2° le *portum nouum* (celui de Julien), 3° le *neorium* suivi du *portum*, 4° le *portum theodosiacum*, 5° les *naualia*, mais la récapitulation ne donne que quatre ports (*collectio ciuitatis*, Seeck, p. 242).

[85] *Op. cit.*, p. 430-432.

[86] Voir toutefois R. Guilland, *art. cit.* p. 195, qui signale qu'en 695, le patrice Léonce s'embarqua sur des bateaux militaires à partir du port de Julien (de Sophie).

Quoique ce raisonnement s'applique essentiellement à la période des sixième-dixième siècles, il est vraisemblable que la situation était assez semblable aux quatrième-cinquième siècles : ni le port de Julien, ni celui de Théodose, ni le Prosphorianon ne sont cités dans un contexte militaire; en revanche, l'onomastique permet de penser que Byzance, à cette époque, jouissait de deux bassins strictement réservés à la marine de guerre : le *neorion* et les *naulia*, le premier existant de toute Antiquité, le second construit à une date indéterminée entre la fondation de la ville et la première moitié du cinquième siècle.

L'existence de bassins séparés, réservés à la marine militaire, témoigne de l'importance de la flotte de guerre à Constantinople. L'essentiel des escadres byzantines est en effet concentré dans la ville, aux septième et huitième siècles, et c'est là que se trouvent les principaux chantiers de construction[87], mais cette situation existait vraisemblablement dès le cinquième siècle au moins : c'est de Constantinople, en effet, et non pas d'autres ports de province que partent les grandes escadres de Léon Ier, puis de Justinien[88]. Peut-être en était-il déjà de même en 388 lorsque Théodose envoya des forces navales au secours du gouvernement occidental, et lorsque Honorius, en 410, reçut des renforts d'Orient[89]. On voit donc, dans le courant du quatrième siècle, et surtout au cinquième, Constantinople devenir la grande base maritime de l'Empire[90].

Toutefois, on l'a vu, la ville n'était pas totalement protégée par un rempart sur sa façade maritime : si le vieux mur de Byzance protégeait l'acropole du côté de la mer, le reste de la cité, défendu du côté de la terre par la muraille de Constantinople, puis celle de Théodose, n'avait pas de protection vers le Bosphore. Il en était de même sur la Corne d'or, malgré une tentative, partielle, en 439, pour étendre le rempart sur cette façade maritime : la flotte était sans doute jugée assez puissante pour défendre la nouvelle Rome.

[87] H. Ahrweiler, op. cit. p. 425-429.

[88] *MGH aucct*. XI, p. 34; Procope III, XI, et XII.

[89] Zosime IV, 46 et VI, 8.

[90] A Constantinople même existent d'autres ports qui n'intéressent pas ici notre période. Il en va de même des divers bassins qui s'échelonnent le long de la côte européenne, mais qui n'ont aucune fonction militaire attestée; sur ce point voir R. Janin et R. Guilland, *op. cit*.

La Mer Rouge

On ne peut que répéter ce que C. Starr écrivait de la présence navale romaine en Mer Rouge : diverses expéditions militaires sont attestées, notamment sous Auguste, dont le légat, Aelius Gallus, se montra dans ces eaux, avec une flotte de guerre et des transports[91]. Mais les vaisseaux longs étaient, semble-t-il, peu adaptés à cette mer, et l'expédition tourna mal. Une autre entreprise du même type est attestée sous Trajan, mais on ne saurait affirmer si la flotte en question fut basée dans la Mer Rouge proprement dite, avec le golfe d'Akaba, ou dans le Golfe Persique[92]. Toutefois, il n'existe aucune preuve que cette escadre soit restée installée à demeure, et on n'a actuellement aucune mention épigraphique de l'existence d'une quelconque *classis Erythrea*, contrairement à ce que voulait M. Rostowtzeff[93].

Il reste, évidemment, que des navires romains fréquentaient ces eaux : le commerce avec l'Inde, notamment, se faisait en grande partie par voie de mer, comme l'attestent divers textes, notamment celui de Pline (*HN*, VI, 101). Il est clair, en outre, d'après le Périple de la Mer Rouge, que ces côtes étaient fréquentées[94]. Des traces d'installations côtières et commerciales ont été récemment découvertes jusque dans la Corne de l'Afrique[95]. C. Starr a donc raison de prétendre que la présence romaine sur le littoral de la

[91] *Starr* p. 113, 175-176. Sur l'expédition d'Aelius Gallus, Strabon XVI, 22-24.

[92] Eutrope, *Breviarium* VIII, 3 : *In mari rubro classem instituit, ut per eam Indiae fines uastaret*. Les paroles de Jérôme, *Chronica*, 01.220, 5 sont identiques, mais se placent après une énumération où sont citées diverses parties de la Mésopotamie : pour M. Rostowtzeff, *Storia economica*, p. 182, n. 19 et *Starr* p. 122, n. 21, il s'agirait donc du Golfe Persique.

[93] *Archiv für Papyrusforschung*, IV, p. 306 sqq ; P. Jouguet, *Dédicace grecque de Médamoud*, *BIFAO*, XXXI, 1931, p. 1-29, avec la correction de P. Graindor, *A propos de la dédicace de Médamoud*, *ibidem*, p. 31-32 : l'éparque mentionné dans cette inscription est le commandant d'une flotte privée, de commerce. *IGRR* I, 1370, de Hiera Sykaminos, mentionne un officier d'une *classis* non nommée, qui peut être celle d'Alexandrie.

[94] *Pepiplus Maris Erythrei*, *GGM*, p. 257-305. Sur ce commerce avec l'Inde, qui a suscité une poussière d'articles, voir le point de la question et la bibliographie dans A. Dihle, *Die Entdeckungsgeschichtlichen Voraussetzungen des Indienhandels der römischer Kaiserzeit*, *ANRW*, II, 9-1, p. 546-580.

[95] N. Chittick, *Early ports in the Horn of Africa*, *IJNA*, 8, 1979, p. 273-277.

Mer Rouge manifestait un souci de contrôler le commerce de toute la région[96]. Toutefois, la protection des navires contre une piraterie très active ne semble pas s'être faite par une présence navale permanente, mais par l'embarquement d'archers sur les navires marchands, si l'on en croit Pline[97], et peut-être aussi, simplement, en occupant les côtes, ne serait-ce que partiellement. Le pouvoir romain, en tout cas, s'efforçait de surveiller le trafic commercial, et exerçait un contrôle douanier, notamment à l'entrée du golfe d'Akaba[98]. C'était encore le cas, à la fin du cinquième siècle, mais des difficultés dans la région avec les Arabes obligèrent Justin Ier à envoyer des escadres pour rétablir la paix romaine[99].

LES CÔTES DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

L'insularité de la Grande-Bretagne exigeait naturellement l'existence d'une flotte importante, connue sous le nom de *Classis Britannica*, dont d'une des bases principales se trouvait d'ailleurs sur le continent, à Boulogne[100]. Cette exception mise à part, l'histoire des ports de la *Classis*, sur l'île même, n'est pas parfaitement claire : l'abondance de structures archéologiques mal datées, situées en bordure de mer, entretient en effet une certaine confusion; c'est le cas, notamment, des fortifications côtières qu'on trouve un peu partout sur le pourtour de l'île, et celles du *litus saxonicum*, au sud-est, dont les relations avec la marine sont pour l'instant très mal connues : il ne suffit pas, en effet, qu'une forteresse soit située en bordure de mer pour qu'elle soit, *ipso facto*, une base de la flotte; si son caractère maritime est évident, sa fonction navale ne l'est pas. On ne traitera donc, dans ce chapitre,

[96] *Loc. cit.*, p. 175-176.

[97] *Loc. cit.* : *quippe omnibus annis nauigatur sagittariorum cohortibus impositis; etenim piratae maxime infestabant.*

[98] M. Rostowtzeff, *loc. cit.*; J. De Laet, *Portorium*, p. 306-310.

[99] Procope I, XIX; F.-M. Abel, *L'île de Jotabè*, *Revue biblique*, XLVII, 1938, p. 510-538.

[100] Sur l'histoire de la *Classis Britannica*, voir D. Atkinson, *Classis Britannica*, *Historical essays in honour of J. Tait*, Manchester, 1933 p. I-II. B. W. Cunliffe, *The British fleet, 5th interim report on the excavations of the Roman fort at Richborough, Kent*, Londres, 1968. On pourra ajouter évidemment *Starr* p. 152-156 ainsi qu'une synthèse plus récente de H. Cleere, *The classis Britannica. The Saxon shore, CBA research report 18*, Londres, 1977, p. 16-19.

que des ports connus de la *Classis Britannica*, réservant pour une étude ultérieure l'examen des diverses fortifications où la présence de la flotte n'est pas assurée[101].

Boulogne.

L'existence d'une flotte militaire à Boulogne pendant l'époque romaine, ainsi que d'un bureau du *portorium* s'explique évidemment par la proximité de la ville avec la côte de Bretagne, toute proche. Il s'agit là d'un point de passage quasiment obligé, et d'une tête de pont, tant pour la navigation que pour le réseau routier de la Gaule[102].

L'intérêt stratégique de la région était connu dès l'époque de César, et on a souvent identifié le fameux *Portus Itius* avec Boulogne[103]. Toutefois, tant d'hypothèses ont été proposées, la plupart du temps sans preuves, qu'il est actuellement bien difficile, en l'absence de fouilles concluantes, de se prononcer pour ou contre la localisation de *Portus Itius* à Boulogne même[104].

La première mention assurée de Boulogne remonte à Auguste; celui-ci aurait eu, dès 27, le projet, déjà caressé par César, de conquérir la Bretagne, mais y aurait renoncé[105]. Une flotte aurait

[101] Voir *infra* p. 433 sqq.

[102] Sur Boulogne, station du *portorium*, voir J. De Laet, *op. cit.*, p. 128. Sur l'importance de la ville comme port d'embarquement pour la Bretagne, et tête de pont pour le trafic vers le sud de la Gaule, cf. *Itinerarium Antonini* 496, 4.

[103] César, *BG* IV, 21 ; V, 2.

[104] Sur les anciennes hypothèses pour la localisation du *Portus Itius*, voir A. Grenier, *Deux ports romains du Pas-de-Calais, Portus Itius et Portus Aepatiacus, CRAI*, 1944, p. 372-386. (A. Grenier, de son côté, à la suite de J. Martel, localise le port de César sur la côte de Flandre, dans un golfe disparu entre Calais, Dunkerque, Saint-Omer). Une autre localisation, près de Wissand, a été proposée par R. Dion, *Les campagnes de César en l'année 55, REL*, 41, 1963, p. 186-208 (cf. aussi *Latomus*, 22, 1963, p. 191-208), mais rejetée par R. Delmaire, *Etude archéologique de la partie orientale de la cité des Morins, Mémoires de la commission départementale des Monuments historiques du Pas-de-Calais*, XVI, 1976, p. 94-100, qui semble pencher de nouveau, mais sans preuve formelle, pour Boulogne. Il y a peu à tirer de Ptolémée, II, 9, 2-3, qui mentionne *Gesoriacum*/Boulogne à l'ouest du promontoire d'*Ition*, identifié souvent avec le Cap Gris Nez. Toutefois, si ce promontoire est bien au Cap Gris Nez, c'est à Wissand qu'il faut situer le *Portus Itius*, derrière le cordon littoral, à l'ouest de la ville. La difficulté qu'il y a à identifier *Itius* et Isque, sur la Liane, un peu en amont de Boulogne, a été montrée par J. Vannerus, *Portus Aepatiaci lez Boulogne, CRAI*, XLVI, 1944, p. 299-317.

[105] Dion Cassius LIII, 22.

été installée en 12 avant notre ère (ou peu après) si l'on en croit Florus : celui-ci écrit en effet que Drusus «*Bormam et Caessoriacum pontibus iunxit classibusque firmauit*». J. Heurgon a brillamment montré qu'il fallait identifier *Caessoriacum* à *Gesoriacum*, *Bormam* à *Bonam*, selon une hypothèse convaincante de C. Jullian, et expliqué que la phrase de Florus, présentant des artifices du «style à effets», ne signifiait pas, comme on le croyait, que *Gesoriacum* et *Borma* avaient été reliées entre elles par un pont, selon les uns, une chaussée stratégique, selon les autres, mais que, chacune de leur côté, ces villes avaient vu la construction d'un pont et l'installation d'une flotte[106].

Cette brillante démonstration de J. Heurgon est confirmée par la présence à Boulogne, en 4 de notre ère, de Tibère, peu après son adoption[107]. Loin d'envisager une conquête de la Bretagne, qui appartient peut-être seulement à la propagande augustéenne, la présence de Tibère dans cette région, et peut-être de la flotte qui y était installée, on l'a vu, depuis 12 avant J -C, atteste de la préparation des opérations qui auront lieu, l'année suivante, sur le Rhin, et pour lesquelles la marine pouvait être de quelque secours[108].

Après cette date, nous entendons de nouveau parler de Boulogne sous le règne de Caligula, dont la tentative pour conquérir la Bretagne, en partant de ce port, échoua. Nous savons toutefois

[106] Florus II, 30. Cf. J. Heurgon, *Encore un problème de Boulogne : le pont de Drusus*, *REA*, LI, 1949, p. 324-6. L'identification de *Gesoriacum* avec *Caessoriacum* et Boulogne était admise par tous; par contre, deux hypothèses étaient en présence : 1° *Borma* pouvait être un quartier de Boulogne, sur la rive opposée de la Liane, joint ainsi à la ville par un pont. 2° *Borma* était Bonn, relié à Boulogne par une route stratégique (*pontes*). J. Heurgon a montré 1° le parallélisme des expressions (*pontibus/classibus*); 2° la mise en facteur commun des deux noms de ville, compléments de l'*un et l'autre* verbe, et non pas seulement du premier. Nous ajouterons un argument à sa démonstration : si *Borma* était un quartier de Boulogne, sur la rive opposée de la Liane, Florus eût écrit vraisemblablement *ponte* et non *pontibus* : le pluriel assure le parallélisme de l'expression. *Contra* N. Reed, *Drusus and the «classis Britannica»*, *Historia*, 1975, p. 315-393.

[107] Cf. *Dessau* 9463 (lettre de remerciements de Tibère au peuple d'Aizanoi en Phrygie); J. Heurgon, *Les problèmes de Boulogne*, *REA*, L, 1948, p. 101-111, a montré que cette lettre était écrite de Boulogne. Sur les diverses noms de Boulogne (*Portus Itius, Bononia, Gesoriacum, Bononia, Portus Aepatiacus*), voir J. Heurgon, *De Gesoriacum à Bononia. Hommages Bidez-Cumont, coll. Latomus*, II, 1949, p. 127, p. 127-133.

[108] Cf. E. Kornemann, *Zu den Germanenkriegen unter Augustus*, *Klio*, 1909, p. 422-449.

que l'Empereur construisit un phare à Boulogne (qu'il ne faut pas, semble-t-il, identifier avec la Tour d'Odre, plus tardive)[109], et qu'il avait rassemblé là une flotte importante. Claude reprit ces projets et les mena à bien à partir de 43[110], installant à Boulogne, comme sur d'autres sites de la Bretagne, un détachement important de la *Classis Britannica*, attestée par la présence de très nombreuses estampilles sur briques et de plusieurs inscriptions[111].

La topographie de Boulogne antique commence à s'éclairer, avec les fouilles modernes, alors que les problèmes paraissaient insolubles jusqu'à la fin des années 60. L'opinion qui prévalait était, en effet, qu'il existait une ville haute, entourée d'un rempart par Carausius, et une ville basse; cette dualité de deux habitats recouvrait le système du changement de nom de *Gesoriacum* en *Bononia*, entre 297 et 310[112]. On avait, en effet, remarqué depuis longtemps, à Boulogne, que le rempart médiéval, de forme générale rectangulaire, reposait sur un rempart plus ancien, d'époque romaine, fondé parfois sur des blocs de remploi, en moyen appareil, avec des assises de briques à certains endroits. En outre, deux bras semblaient partir de ce rempart, à l'ouest, en direction de la Liane, autrefois bien plus large qu'aujourd'hui, et où certains plaçaient le port antique (anse de Bréquerecque) (fig. 19). Les nombreuses trouvailles de briques estampillées au nom de la *Classis Britannica* découvertes dans cette région (précisément dans le quartier de Bréquerecque) permettaient de supposer que la flotte

[109] Suétone, *Caius*, XLVI. On a peu de renseignements précis sur le phare de Boulogne, nommé Tour d'Odre, et ceux dont on dispose sont souvent contradictoires. La forme octogonale du bâtiment est rare et ne se rencontre, outre Boulogne, qu'à Douvres et Cherchel (voir *infra* p. 280 et p. 248). L'attribution du phare à Caligula est possible, mais nullement certaine, puisque la brique semble avoir joué un certain rôle dans la construction du phare, ce qui peut paraître incompatible avec un monument du début de notre ère, surtout en Gaule (cf. E. Egger, *Notice sur la Tour d'Odre à Boulogne-sur-Mer*, *RA*, 8, 1863, p. 410-421.F. d'Erce, *La Tour de Caligula à Boulogne-sur-Mer*, *RA*, ns, 1966, p. 89-96, avec de nombreuses inexactitudes). Le phare de Douvres, de plan et de construction très semblables, date du deuxième siècle de notre ère.

[110] Dion Cassius, LX, 19, 4.

[111] Sur ces tuiles, voir E. T. Hamy, «*Les sigles figulins de la flotte de Bretagne*, *Bulletin de la société archéologique de Boulogne*, VII, 1904-1907, p. 531-562. Cl. Seillier, J. Y. Gosselin, *Nouvelles estampilles de la flotte de Bretagne en provenance de Boulogne-sur-Mer*, *Revue du Nord*, 51, 1969, p. 363-372. Voir aussi *CIL* XIII, 3542.

[112] Cf. J. Heurgon, *Hommages Bidez-Cumont*, *loc. cit.* E. Will, *Les remparts romains de Boulogne sur mer*, *Revue du nord*, LI, 1969, p. 363-372. *CIL* XIII, 3542.

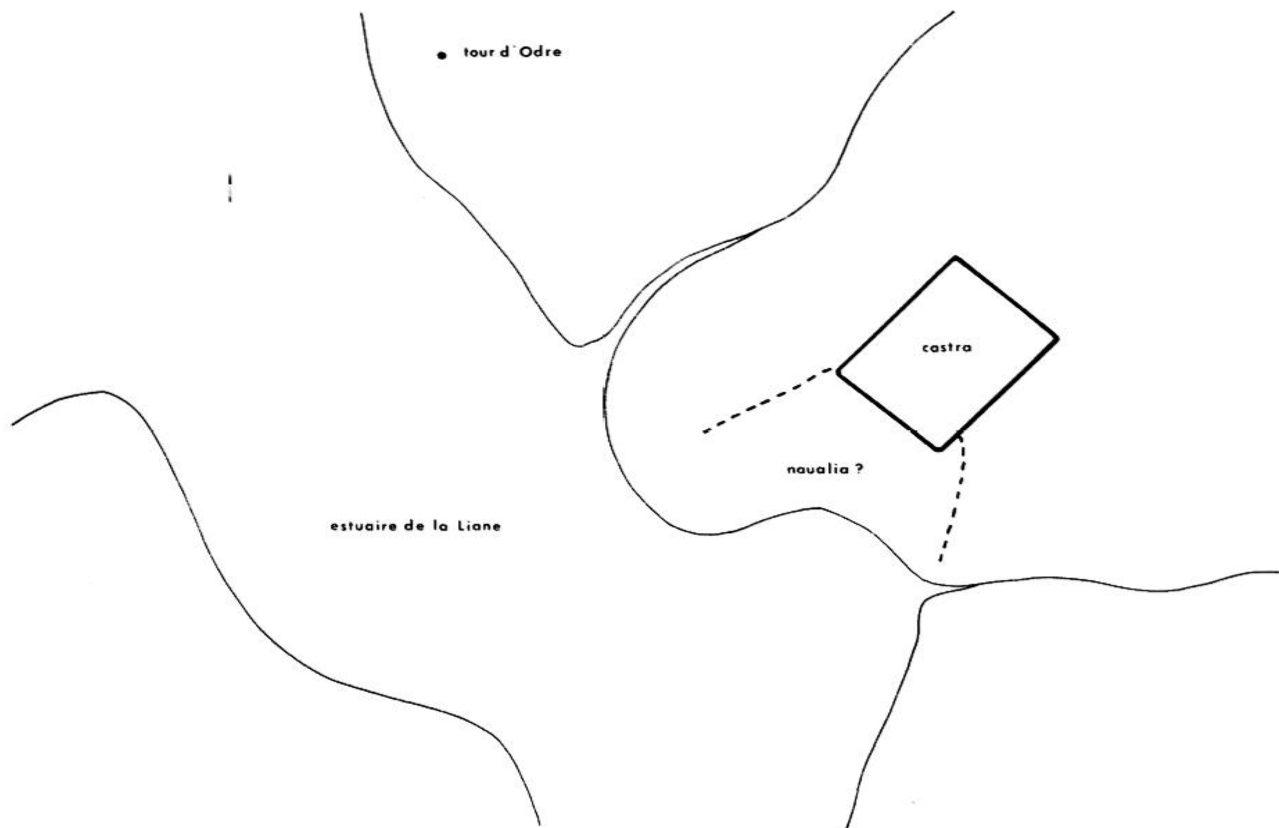


Fig. 19 - Boulogne.

avait eu ses installations principales à cet endroit, en contrebas de la ville haute, vers le sud. La ville basse se serait étendue tout autour de la ville haute, particulièrement vers le sud, et les diverses nécropoles en marquent la limite[113].

Ce schéma général semblait confirmé par les textes : en effet, Boulogne, appelée encore *Gesoriacum* dans le Panégyrique de Constance Chlore, comme dans tous les textes du Haut-Empire, est appelée *Bononia*, dans le *Panégyrique de Constantin*, et garde ce nom dans les textes du Bas-Empire. Il s'agit d'une dénomination que l'*Anonymus Valesianus* présente comme nouvelle[114]. C'est donc entre 297 et 310 que se serait effectué le changement de

[113] Cf. E. Will, *art. cit.* et J.-Y. Gosselin, Cl. Seillier et P. Leclercq, *Boulogne antique, essai de topographie urbaine, Septentrion*, 6, 1976, p. 5-15, avec la bibliographie antérieure.

[114] Origo Constantini imperatoris, 2, 4 : *(Constantinus) ad patrem Constantium uenit apud Bononiam quam Galli prius Gesoriacum uocabant.*

nom. La raison en serait, comme peut-être dans d'autres villes de Gaule qui connaissent le même phénomène vers cette époque, la prépondérance économique et politique d'un nouveau quartier, qui substitue son nom à celui d'un autre quartier. A Boulogne, en outre, s'ajoute la lutte du pouvoir central contre la dissidence des troupes de Bretagne et des populations locales. En effet, les partisans de Carausius s'étaient réfugiés dans les *Gesoriacenses muri*, que nomme le Panégyrique de Constance[115], construits, selon les archéologues boulonnais, par Carausius pour lutter contre les pirates saxons; la date semblait évidente, puisqu'aucune muraille du Haut-Empire n'était connue; il fallait donc que la construction des *Gesoriacenses muri* fût intervenue peu de temps avant le siège de Constance, d'où l'attribution à Carausius. La cité, une fois prise, aurait changé de nom, sans doute par la volonté de l'Empereur, qui aurait dès lors favorisé la ville haute, fidèle, aux dépens de la ville basse où s'étaient réfugiés les partisans de Carausius[116].

Ce schéma séduisant a été ruiné par les découvertes archéologiques récentes dans la ville haute de Boulogne; certains avaient déjà remarqué la forme parfaitement régulière de ce quartier, avec son rempart rectangulaire, aux angles arrondis, percé d'une porte au centre de chacune de ses quatre faces, avec deux axes routiers perpendiculaires, qui se croisaient au centre de la cité, et un plan d'ensemble quadrillé : tout ceci ne surprend plus, maintenant que nous savons que la ville haute est, en réalité, le camp de la *Classis Britannica*. Les fouilles ont révélé, en effet, un mur d'enceinte, large de 1,80 m, en petit appareil régulier, avec une tour interne de forme quadrangulaire. Devant le mur a été reconnu un fossé. Intra muros, une voie parallèle au rempart recouvre un égoût. Des baraquements, disposés en *scamnum* double, de 10 *contubernia* chacun, parallèles au rempart, se voient derrière l'Evêché. Des thermes apparaissent au nord, près du Palais de Justice[117].

[115] *Panégyrique de Constance*, IV, 6; *Panégyrique de Constantin*, VII.

[116] Cf. H. Heurgon, *De Gesoriacum,...*, *art. cit.* C'est là une bien bizarre position militaire.

[117] Voir *Gallia*, 37, 1979, p. 285-288; J.-Y. Gosselin, Cl. Seillier, B. Florin, M. Leduc, *Fouille de sauvetage du camp de la flotte de Bretagne à Boulogne-sur-Mer*, *Septentrion*, 8, 1978, p. 18-22 et J.-Y. Gosselin et Cl. Seillier, *Fouilles de la rue de Lille à Boulogne-sur-Mer*, *ibid.*, p. 50-57. P. Leman, Cl. Seillier, *Découverte d'un*

Ce camp en dur aurait été construit entre 110 et 120. Auparavant, des traces d'occupation, qui remontent à Claude, existent sur le site. Bien qu'on n'ait pas trouvé de vestiges de constructions légères antérieures au camp en dur, on peut évidemment se demander s'il n'existait pas auparavant, dès l'époque de Claude, des *castra* dont on ne retrouve plus rien, sauf peut-être une couche de terre cendreuse, comme c'est le cas sur bien des fouilles de sites militaires. Vers la fin du troisième siècle, à une date difficile à préciser, et que Cl. Seillier, pour des raisons de vraisemblance, situerait volontiers sous Carausius, un nouveau rempart est édifié dans le fossé de la fortification du Principat[118].

Ces découvertes appellent quelques remarques : la «ville haute» n'a pas existé, au moins pendant le Haut-Empire; il s'agit au contraire d'un camp militaire parfaitement régulier, long de 400 m environ, large de 300, ce qui est normal pour la troupe importante que représentait la *Classis Britannica*, même si seul un détachement était en garnison à Boulogne.

A quelle circonstance est imputable l'incendie de la deuxième moitié du troisième siècle, dont les traces apparaissent près du bâtiment à bassin? S'agit-il d'une invasion à la fin du siècle, et l'on songe, dans ce cas, aux incursions franques et saxonnes qui entraînent, peu après, la nomination de Carausius à un grand commandement contre les pirates?

Les problèmes de la «ville basse» ne sont guère faciles à résoudre, puisqu'on ne dispose d'aucune fouille récente : un rempart a été reconnu depuis l'angle nord-ouest du camp. Il se dirige vers le sud-ouest, jusqu'au rivage. Malheureusement, aucune description archéologique ne nous permet de décider sinon de la réalité, du moins de la date de ces remparts : sont-ils, comme l'affirment E. Will et Cl. Seillier, de même nature que ceux de la «ville haute»[119]? On se permettra une hypothèse, en l'absence de toute donnée archéologique sérieuse : on a remarqué que les parties construites de la ville débordaient largement cette zone enfermée dans les remparts de la «ville basse», assez petite, au demeurant,

camp de la classis Britannica à Boulogne sur mer, BSNAF, 1978-1979, p. 142-148; Cl. Seillier, *Les travaux militaires d'époque romaine dans le nord de la France, Septentrion*, 10, 1980, p. 25-29; *idem, ibidem*, II, 1981, p. 19-20.

[118] Cf. Cl. Seillier, *Les enceintes romaines de Boulogne-sur-Mer, Revue du Nord*, LXVI, 1984, p. 169-180.

[119] *Art. cit. supra.*

et peut-être peu apte à enfermer une population importante. Si l'on ajoute, à cette remarque, que dans l'hypothèse d'une ville basse, située, sous le Haut-Empire, entre le camp de la flotte et le port, l'armée n'avait aucun accès direct au port, qui, en outre n'était pas protégé, on voit combien l'hypothèse d'une «ville basse» perd de son crédit. Ne faut-il pas plutôt, dans ces deux bras de muraille qu'on voit entre le camp et le rivage, reconnaître simplement l'enceinte de la zone portuaire, un débarcadère protégé, avec ses *naualia*? Simple hypothèse qui demanderait à être vérifiée sur le terrain.

Au quatrième siècle, la ville n'est plus mentionnée comme port militaire ou comme base du *litus saxonicum* dans la *Notitia*, ce qui a suscité bien des interrogations. J. Vannerus a toutefois émis l'hypothèse que le *Portus Aepatiacus* de la *Notitia* ne serait pas autre chose que le bourg d'Audisque (Vieil Isque) à quelques kilomètres en amont de Boulogne dans l'estuaire de la Liane[120]. La démonstration repose sur des parallèles toponymiques en Belgique et au Luxembourg, où l'on connaît des transformations identiques à celle qu'on suppose pour *Aepatiacus*/Isque. Dans ces conditions, une garnison du *Litus saxonicum* aurait bien été basée à Boulogne à la fin du quatrième siècle[121].

En outre, divers textes signalent l'embarquement de troupes à partir de Boulogne, à cette époque : c'est le cas en 360, lorsque Lupicin fait voile vers *Rutupiae*[122], ou en 368, lorsque le comte Théodose part rétablir l'ordre menacé en Bretagne[123]. Faut-il croire, dans ces conditions, que Boulogne soit restée, sous le nom de *Portus Aepatiacus*, l'une des bases militaires de la flotte de Bretagne?

On remarquera que la *Notitia* se signale pas, à Boulogne même, d'escadre de combat, mais des troupes à pied, alors qu'un détachement naval, sous le nom de *Classis Sambrica*, est connu plus au sud de Boulogne, vraisemblablement à Etaples, où des tuiles marquées *cl. sam* ont été retrouvées au siècle dernier[124]. Le

[120] J. Vannerus, *art. cit. supra*.

[121] *Contra* J. Mertens et L. van Impe, *Het Laat-romeins grafveld van Oudenburg. Archaeologia Belgica*, 135, 1971, qui identifie Oudenburg avec le *Portus Aepatiacus*, selon un raisonnement critiqué par E. Will, c. r. in *Revue du Nord*, 216, 1973, p. 71-72.

[122] Ammien, XX, 1.

[123] Ammien XXVII, 8.

[124] *Notitia, Occ.* XXXVIII 8 et 9; cf. *CIL* XIII, 12560. On a remarqué depuis

chateau même d'Etaples pourrait d'ailleurs avoir été construit sur les ruines d'un bastion d'époque romaine[125]. En outre, comme C. Courtois l'avait déjà fait remarquer[126], les opérations navales qui partent de Boulogne au quatrième siècle ne permettent pas d'affirmer qu'il existait encore des vaisseaux de guerre à cet endroit : les textes, qui signalent au contraire des réquisitions de bateaux (*quaesitis nauigiis*)[127], laissent plutôt penser que Boulogne servait de port d'embarquement pour des navires de transport, alors qu'aucune flotte de combat n'est véritablement attestée dans l'estuaire de la Liane. Il était plus profitable, sans doute, de contrôler l'embouchure de la Somme, fleuve plus important, avec une petite escadre au rayon d'action désormais limité, dont la fonction n'était plus de protéger le passage vers la Bretagne, mais de défendre localement un estuaire où des pirates pouvaient facilement s'engouffrer.

Les ports de Grande-Bretagne.

La situation aux deux premiers siècles. – Rutupiae/Richborough : l'existence d'une base de la flotte à Richborough n'a pas encore été formellement prouvée, mais elle semble probable. Les fouilles ont, en effet, reconnu la présence d'un retranchement précoce, datable sans doute du tout début de l'occupation, constitué par un double fossé, à l'intérieur même de ce qui sera plus tard le fort du *litus saxonicum*. Ce retranchement est ainsi adossé à la mer[128]. Dans une deuxième phase, elle aussi d'époque claudienne, vraisemblablement, les fossés ont été comblés, et une base d'extension indéterminée a été installée : on y a surtout reconnu des greniers en bois, ainsi qu'un bâtiment centré sur une cour, dont on peut se demander s'il ne s'agit pas de *Principia*. Une tuile, non datée, semble-t-il, de la *Classis Britannica*, provient de cette zone : elle appartient sans doute à une phase ultérieure des constructions, puisque l'ensemble des bâtiments de cette période est en

longtemps que le toponyme *Sambrica* ne pouvait s'appliquer à la Sambre mais devait être une déformation pour *Sam(a)rica*, la Somme.

[125] R. Agache, *La somme préromaine et romaine*, Amiens, 1976, p. 247.

[126] *Courtois* p. 257; *Kienast* p. 150.

[127] Ammien XX, 1. Sur le sort de la flotte de Bretagne au quatrième siècle, *infra* p. 646.

[128] Voir *5th Interim report*. . ., cité *supra*.

matériaux légers[129]. Vers 85, on a érigé près de la mer un arc de triomphe, sorte de porte de l'Angleterre. A partir de cette époque, et pour tout le second siècle et de début du troisième, commence pour Richborough une existence qui semble purement civile, marquée surtout par l'importance du port, qui, si l'on en croit l'*Itinéraire Antonin*, paraît être la principale tête de ligne de la navigation à destination de l'île[130].

– *Dobrae/Douvres* : L'archéologie de Douvres est actuellement une des mieux connues de la côte du Kent; des fouilles récentes ont permis de localiser le fort de la *Classis Britannica*, au sud-ouest de celui du *litus saxonicum*[131]. Le fort de la *classis* identifié par la présence de plus de 800 tuiles estampillées, est un rectangle aux angles arrondis, long de 120 m × 85 m, orienté au nord, avec des murs de 1,17 m d'épaisseur, protégé sur sa face externe par un fossé en V. L'intérieur même de ce camp, construit au tout début du second siècle, reproduit le plan normal d'un camp romain.

Les structures portuaires, quoiqu'encore mal connues, peuvent être sommairement décrites : la rade semble s'être étendue dans le bassin actuel de la Dour, entre deux collines. Elle semble avoir été protégée, vers la mer, par une digue de galets construite vers la fin du premier siècle, avec un revêtement de bois[132]. Un quai, édifié vers la même époque, a été identifié vers l'ouest : il est formé de blocs de craie, ainsi que d'autres bâtiments portuaires. Autour du camp, et en bordure du port existent diverses installations mal identifiées. Vers l'est, un phare de forme hexagonale, de 4,60 m de côté, avait une hauteur totale de 24 m. Quatre étages sont encore conservés : chacun d'eux est en retrait de 30 cm par rapport à l'étage inférieur. La construction est en petits pastoureaux, avec deux files de briques tous les sept rangs de mœllons. Le phare, *très semblable à celui Boulogne*, fut édifié sans doute

[129] Voir A. G. Brodribb, *Stamped tiles of the Classis Britannica, Sussex archaeological collections*, CVII, 1969, p. 102-125.

[130] *Itinéraire Antonin*, 463-4; 466-6, 496-4.

[131] Cf. B. Philp, *The discovery of the classis Britannica and Saxon shore forts at Dover, An interim report, Kent archaeological review*, 23, 1971, p. 74-86; *id., Dover Current archaeology*, 25, 197, p. 52. *Id. The excavation of The Roman forts of the classis Britannica at Dover, 1970-77*, Douvres, 1981 (*non vidi*).

[132] S. E. Rigold, *The Roman haven of Dover, Archaeological Journal*, 126, 1969, p. 78-100.

vers le début du second siècle[133]. L'ensemble des bâtiments militaires semble avoir été abandonné au tout début du troisième siècle.

Autres ports de la côte sud et sud-est : L'existence d'autres ports de la flotte sur les côtes sud et sud-est de l'Angleterre n'est nullement certaine, bien qu'on l'ait supposée à diverses reprises.

A Lympne, quelques kilomètres à l'ouest de Douvres, les fouilles du dix-neuvième siècle ont mis au jour dix briques estampillées de la *classis*, trouvées éparses au milieu des constructions du fort du *litus saxonicum*[134]. Divers bâtiments se trouvent sous le fort et appartiennent peut-être à une forteresse de la *classis*. Un préfet de la flotte, *L. Aufidius Pantera*, y avait dédié, vers le milieu du deuxième siècle, un autel à Neptune[135]. De même, à Pevensey, situé sur la côte non loin d'Eastbourne, trois briques de la *classis* ont été retrouvées, bien que non incorporées dans les murs du fort du *litus saxonicum*[136]. On ne saurait être plus précis : la présence de ces briques, associée à celle du fortin tardif, pourrait laisser penser qu'une base existait là sous le Haut-Empire. Toutefois, d'autres découvertes, effectuées dans cette même région du Kent et du Sussex, mais à l'intérieur des terres, invitent à la prudence : de nombreuses briques estampillées proviennent, en effet, de divers sites métallifères qui ne sont pas au bord de la mer ni sur une rivière navigable; c'est le cas de Bardown (25 briques), Cranbrook (51 briques), Bodiam (30 briques), Beauport Park (5 briques)[137]. Ces diverses découvertes ont été mises en relation, à juste titre, semble-t-il, avec un contrôle militaire, en l'occurrence celui de la

[133] M. Wheeler, *The Roman lighthouses at Dover, The archaeological Journal*, 1929, p. 29. Ce phare ne comporte aucune tuile identifiée de la flotte. Un second phare, plus tardif, existe à l'ouest du site.

[134] Cf. A. Brodribb, *art. cit.* B. Cunliffe, *Lympne, A preparatory comment* in *CBA*, 18, *op. cit.*, p. 29-30; *Excavations at the Roman fort at Lympne, Kent*, 1976-1978, *Britannia*, XI, 1980, p. 227-288.

[135] R. G. Collingwood et R. P. Wight, *The Roman inscriptions of Britain*, I, Oxford, 1965, n° 66 : : *[---/N]eptu[no]/aram/L(ucius) Aufidius/Pantera/praefect(us)/clas(sis) Brit(annicae)*. Ce préfet est connu par une inscription de Pannonie supérieure (*CIL* XVI, 76) datée du 2 juillet 133, de peu antérieure à celle de Lympne (Pflaum, *Carrières*, p. 319).

[136] A. Brodribb, *art. cit.*

[137] *Idem.*

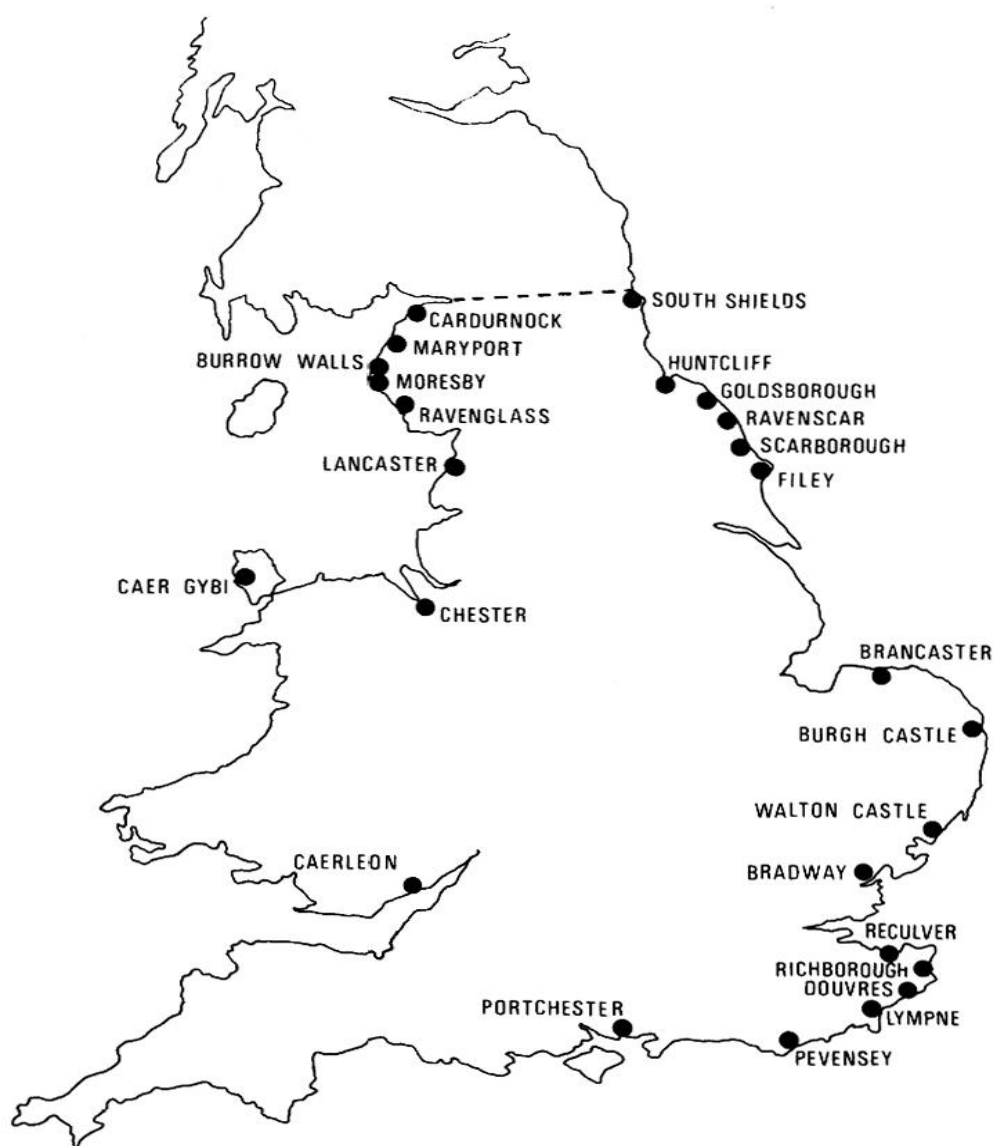


Fig. 20 – Fortifications de Bretagne citées dans le texte.

flotte, sur l'industrie métallurgique de la région[138]. On ne saurait évidemment en conclure qu'il s'agit chaque fois de bases navales, d'autant que la situation géographique ne s'y prête pas. En est-il de même à Pevensey et à Lympne? Seules des fouilles pourraient répondre à cette question.

[138] H. Cleere, *The Roman iron-industry of the Weald and its connections with the Classis Britannica, Archaeological Journal*, 131, 1974, p. 171-199.

Plus à l'ouest encore, on a supposé l'existence d'un établissement à Fishbourne[139] : on y a, il est vrai, découvert des greniers assez semblables à ceux de Richborough; mais cela ne suffit pas à établir l'existence d'une base navale. D'autres établissements supposés par B. Cunliffe à Hamworthy ou Topsham demanderaient à être prouvés. On n'a, en effet, pour l'instant, aucun indice suffisant[140].

En revanche, sur la côte sud-est de l'Angleterre, à Folkestone, les restes d'une construction édifiée avec des briques estampillées de la *classis* ont été découverts[141]. Le bâtiment a été identifié comme une villa, dont on a fait immédiatement la résidence du préfet de la flotte, ce qui est bien étrange, s'il n'y avait pas de base à cet endroit. Toutefois, la proximité de Douvres peut expliquer ce phénomène. Il n'est donc nullement certain qu'il y ait eu à Folkestone une base autonome.

Les côtes est et ouest de l'Angleterre.

Les conquêtes de Frontin et d'Agricola, puis les opérations sous Hadrien et Antonin ont-elles vu l'établissement de ports le long des côtes est et ouest de l'Angleterre?

Il est certain que la flotte a participé aux manœuvres qui ont eu lieu sous la conduite d'Agricola, comme divers textes de Tacite en témoignent[142]. C'est même à cette époque qu'on effectua pour la première fois une circumnavigation de la Bretagne[143]. A cette occasion, la flotte s'arrêta dans le port de *Trucculensis*, qui n'est pas autrement identifié, malgré des efforts récents[144]. Il ne s'agit

[139] B. Cunliffe in *5th Interim report, art. cit. Idem., Fishbourne 1961, 4, Antiquity*, 39, 1965, p. 177-183.

[140] B. Cunliffe, *5th Interim report*. . ., *op. cit.* A Hamworthy, la seule trouvaille, déjà ancienne, consiste en céramiques et en monnaies (cf. G. Webster, *Archaeological Journal*, CVX, 1958, p. 57). A Topsham (*idem*) on n'a pas d'indice archéologique, mais uniquement une position géographique favorable à l'établissement d'un port. A Stoke Hill, à l'embouchure de l'Exe, non loin d'Exeter, a été découverte une station de signalisation (petit *burgus*, avec un fossé : cf. A. Fox et W. Ravenhill, *Transactions of the Devon Association*, 91, p. 71-82). Il ne s'agit évidemment pas d'une base navale.

[141] A. Brodribb, *op. cit.* Cf. S. E. Winbolt, *Roman Folkestone*, Londres, 1925.

[142] Tacite, *Agricola* XXV, 1 et 2; XXIX, 2.

[143] Tacite, *Agricola* XXXVIII, 7.

[144] J. G. F. Hind, *Agricola's fleet and portus Trucculensis, Britannia*, 5, 1974, p. 285-288.

pas là, en tout état de cause, d'une base permanente, et on n'a aucune preuve qu'Agricola en ait installé une à cet endroit.

La conquête du pays de Galles s'est sans doute faite, elle aussi, avec l'aide de la flotte : on a suggéré l'existence d'un port à Sea Mills, près de Bristol, lié à la présence de tours côtières sous Claude et Néron le long des côtes sud du canal de Bristol, à Old Burrow et Martinhoe[145]. Toutefois, l'existence d'un port militaire à Sea Mills (*Abonae*) n'est pas attestée : ces tours côtières ont, sans doute, une fonction maritime, mais ne suffisent pas à prouver qu'un port de guerre a été installé dans ces eaux, surtout de façon permanente.

Au deuxième siècle, des détachements de marins ont été employés pour construire le mur d'Hadrien; mais c'était le cas de toutes les unités qui tenaient garnison en Bretagne, et il n'y a pas là de quoi surprendre[146]. Peut-être en est-il de même de l'inscription du fort de Benwell, un peu à l'ouest de Newcastle, sur la Tyne[147]. Toutefois, cette inscription d'une *uexillatio* de la *Classis Britannica* provient des *horrea* du fort. On peut évidemment se demander si la flotte ne jouait pas, au moins épisodiquement, un rôle dans le ravitaillement des troupes du mur d'Hadrien. On a d'ailleurs fait la même hypothèse à propos de Wallsend, à l'extrémité est de la fortification, où l'on a supposé, d'ailleurs sans preuve formelle, l'existence de ports[148]. Il en va de même de Ravenglass, de Maryport, d'Oldkilpatrick, de Carlisle sur la côte ouest, de Tynemouth sur la côte est[149] : aucune preuve n'existe d'une

[145] A. Fox et W. Ravenhill, *Old Burrow and Martinhoe, Antiquity*, XXXIX, 1965, p. 253-258.

[146] Cf. *CIL* VII, 970 (Birdosvald); VII, 864 (Triermain Castle).

[147] *RIB* 1340.

[148] Cf. *Northumberland County history*, XIII, p. 490; cf. aussi D. Atkinson, *op. cit.*

[149] *Ravenglass* : R. G. Collingwood, *Transactions of the Cumberland and Westmoreland archaeological association*, XXVIII, p. 364. Cf. aussi *idem*, *Roman Britain* in T. Frank, *An Economic Survey of Ancient Rome*, III, Baltimore, 1937, p. 114, 131, 142. *Maryport* : d'après B. Cunliffe, *5th Interim report*... et D. Atkinson, *op. cit.* qui se fondent sur *CIL* VII, 379 et XI, 5632 : un préfet de cohorte, qui a été ensuite préfet de la flotte a fait élever quatre autels à Maryport, sous Hadrien; mais la première de ces deux inscriptions atteste sa présence à Maryport comme préfet de cohorte et non comme préfet de la flotte. *Oldkilpatrick* : Miller, *The Roman fort at Oldkilpatrick*, 1918; Mac Donald, *Proceedings of the society of Antiquarians in Scotland*, 6e série, 6, 1931-2, p. 219. *Carlisle* et *Tynemouth* sont suggérés par B. Cunliffe, *5th Interim report*...

présence navale permanente dans ces parages, même si elle n'est pas à exclure. On connaît en outre un certain nombre d'installations portuaires, particulièrement le long de la côte ouest; certaines d'entre elles sont d'ailleurs en relation avec des fortifications importantes de l'armée de terre, notamment à Caernavon. Toutefois rien n'indique pour l'instant que ces installations doivent être attribuées à la marine d'Etat[150]. La flotte a pu jouer un rôle temporaire dans l'avance romaine vers le nord, et occuper des positions près de la côte que la marine venait forcément ravitailler[151], mais elle ne semble pas, en l'état actuel des connaissances, s'être installée de façon permanente le long des côtes est et ouest de l'île[152].

La situation à partir du troisième siècle.

A partir du troisième siècle, l'étude des bases de la flotte de Bretagne se complique considérablement : nous savons certes que l'escadre existait toujours, au moins jusqu'à la Tétrarchie, puisque la *classis* est encore mentionnée sous Philippe, et que Carausius en fit l'instrument de sa puissance[153]. Après cette date, nous n'avons plus d'indice certain de son existence[154].

Toutefois, dès le début du troisième siècle, nous ignorons quels furent les ports de la flotte : nous connaissons, en effet, un certain nombre de fortifications, qui ne sont d'ailleurs pas toutes datées avec exactitude, et qui appartiennent au *litus saxonicum*, dont la chronologie reste à établir. Toutefois, de ce que ce système de défense était tourné vers la mer, on a conclu généralement qu'il avait un caractère naval, ce qui n'est nullement certain; on ne saurait, en effet, postuler sans risque d'erreur l'existence de détachements navals auprès de chacun de ces forts, même si une telle situation n'est pas impossible. On verra plus loin ce qu'il faut

[150] Voir J. Fryer, *The harbour installations of Roman Britain, Marine archaeology, Colston papers*, 1973, 23, p. 261-273.

[151] C'est le cas, peut-être d'un lieu dit ὀρρέα, dans la *Géographie* de Ptolémée (II, 3), au nord de Wallsend, mais par ailleurs inconnu, qui est peut-être lié à l'avance d'Antonin en Ecosse.

[152] Une opinion identique est exposée par R. G. Livens, *Litus Hibernicum, Actes du IXe Congrès d'études sur les frontières romaines*, 1974, p. 333-339.

[153] *CIL* XII, 686; sur Carausius voir la liste des sources dans N. Shiel, *The Episode of Carausius and Allectus, BAR*, 40, 1977.

[154] Voir *infra* p. 623 sqq.

penser de cette théorie[155]. Contentons nous pour l'instant de voir ce que nous savons de plus certain.

B. Cunliffe a émis l'hypothèse qu'après les campagnes de Septime Sévère en Ecosse, où la flotte a sûrement été engagée, l'escadre était restée dans le nord du pays[156]. Cette hypothèse, très fragile, ne repose que sur trois données tardives : l'une est une inscription de Lydney, mal datée, qui mentionne un *praefectus reliquationis classis*[157]; l'autre est la seule mention que fait la *Notitia Dignitatum* d'une flotte en Bretagne à la fin du quatrième siècle : il s'agit du *numerus barcariorum Tigrisiensum*, en garnison à *Arbeia* (South Shields)[158]; la troisième est une inscription de Lancaster qui signale une unité semblable (*numerus barcariorum*)[159].

La première de ces données peut être facilement oubliée, car la mention de la flotte n'est qu'une hypothèse de Th. Mommsen, qui développait *PR.REL.* au demeurant de lecture incertaine, en *pr(aepositus) rel(iquationis) (classis)*. L'existence d'un détachement naval dans le canal de Bristol à la fin du quatrième siècle paraît donc hautement hypothétique.

Les deux autres données sont plus intéressantes et plus solides : D. Shotter a rappelé l'existence d'autres forces de *barcarii* dans le monde romain, à cette époque, ainsi que les travaux de défense entrepris par le Comte Théodose après 367, auxquels est peut-être liée la construction de nombreuses défenses côtières connues tant sur le littoral ouest que sur le littoral est de l'île[160]. Des *barcae* pouvaient, en effet, opérer avec assez d'efficacité dans les nombreux estuaires de ces régions, et débarquer facilement des soldats sur les arrières de l'ennemi. C'est là toutefois peu de chose, si l'on compare cette situation avec la force que représentait la *Classis Britannica* aux deux premiers siècles de notre ère.

[155] *Infra* p. 433 sqq. Cette théorie apparaît clairement dans S. Johnson, *The Roman forts of the Saxon Shore*, Londres, 1976, p. 123.

[156] B. Cunliffe, *The Saxon shore : some problems and misconceptions*, *CBA*, 18, *op. cit.* p. 5.

[157] *CIL* VII, 137 : D. --- FLAVIVS.SENILIS.PR.REL.EX.STEPIBVS/POSSVIT O--- ANTE.VICTORINO. INTER---ATE. Cette inscription sur mosaïque a été trouvée dans un temple dédié à *Nodons*, qui se semble pas antérieur à 364 (R. G. Collingwood et I. Richmond, *The archaeology of Roman Britain*, Londres, 1976, p. 157).

[158] *Occ.* XL, 22.

[159] *CIL* VII, 285 = *RIB* 601; *Deo/Mart[i] Sabinu[s]/p(rae)p(ositus) et milit[es]/n(umeri) Barc(ariorum) s(ub) c(ura) eius po[s(uerunt)]*.

[160] D. C. A. Shotter, *Numeri Barcariorum, a note on RIB 601*, *Britannia*, IV, 1973, p. 206-209. Sur les défenses côtières de cette époque, voir *infra* p. 431 sqq.

Si l'on veut résumer ces quelques réflexions sur l'ensemble des ports britanniques de la *Classis Britannica*, il semble que la situation soit la suivante :

Dans un premier temps, la flotte semble s'être d'abord installée à *Rutupiae*/Richborough.

Vers la fin du premier siècle, ou au début du deuxième, la flotte se trouve à Douvres, qui semble être, pendant tout le deuxième siècle, la grande base navale de l'escadre, sur l'île. Il est possible qu'à un moment ou un autre de cette histoire, d'autres ports aient été utilisés, notamment Lympne, et peut-être Pevensey. En revanche, la présence de détachements permanents sur d'autres points de la côte sud, et surtout sur les côtes est et ouest n'est pas prouvée, dans l'état actuel des connaissances.

A partir du début du troisième siècle, la situation devient obscure : seuls sont connus des forts littoraux, dont rien ne prouve absolument qu'ils sont en relation avec la flotte, qui existe pourtant jusque sous la Tétrarchie. Au quatrième siècle, le problème reste identique, mais on connaît, près du *limes*, des détachements de *barcarii*, à Lancaster et South Shields, de chaque côté de l'île, qui est abandonnée *vraisemblablement* dans les premières années du cinquième siècle.

III – LES FLEUVES

LES STATIONS SUR LE NIL

La flotte d'Egypte avait-elle des stations sur le Nil? On peut se poser la question, dans la mesure où nous connaissons l'existence d'un service particulier, hérité de l'époque Lagide, la potamophylacie, chargée de patrouiller sur le fleuve, pour y maintenir l'ordre, et, peut-être , pour y contrôler la régularité du trafic[1]. Pour C. Starr, ce service fut absorbé, dans le courant du second siècle, par la *Classis Alexandrina*, comme l'atteste une inscription de Malaca, qui signale la réunion, sous un même préfet, des deux services[2].

Que nous apprennent nos documents sur la flotte d'Egypte? Nous connaissons un nombre certain de papyri et d'inscriptions dans lesquels apparaissent des marins de la *Classis Alexandrina* : ils sont répartis partout en Egypte mais on ne peut, le plus souvent, tirer aucune information de l'origine géographique du document, même quand celle-ci est connue[3]. Nous possédons, par exemple, une série de lettres très intéressantes, écrites par un marin de la flotte à ses parents : les papyri proviennent de Karanis, alors que les documents semblent avoir été rédigés à Alexandrie, où l'auteur de ces missives avait ses quartiers[4]; la plupart du temps, la seule base réellement attestée de la *Classis Alexandrina* est Alexandrie.

Une série d'inscriptions de marins a été trouvée à Acoris : trois d'entre elles sont dédiées au dieu Ammon, qui avait là un grand sanctuaire qu'on venait honorer de partout, de sorte qu'on

[1] Sur la potamophylacie, voir W. Schwartz, *Jahrbuch für klassische Philologie*, 143, 1891, p. 713 sqq.; E. Kiessling, *RE*, 22, 1953, col. 1029. J. Lesquier, *L'armée romaine d'Egypte*, *op. cit.* p. 99 sqq.

[2] *Starr* p. 112-113. *CIL* II, 1970.

[3] On dispose désormais de la prosopographie des militaires d'Egypte, due à R. Cavenaile, *Aegyptus*, L, 1970, p. 213-320, avec les additions et corrections de N. Criniti, *ibid.* 1973 p. 93-158 et 1979 p. 190-261.

[4] *P. Mich.* VIII, 467-481. *Infra* p. 685.

ne peut se prononcer avec certitude sur l'existence d'une station de la flotte à cet endroit[5]. En revanche, une inscription latine, sans doute dédiée à Jupiter très bon très grand par un triérarque, mentionne le nom du préfet d'Egypte et celui de l'épistratège d'Heptanomie sous lesquels notre officier a servi; on en a conclu qu'il existait vraisemblablement à Acoris une station de la potamophylacie, contrôlée, au début du troisième siècle, par la flotte d'Alexandrie[6].

En réalité, et bien que cette hypothèse soit plausible, rien ne vient l'étayer par ailleurs : en effet, les seules stations de la potamophylacie connues aux deux premiers siècles se trouvent à Thèbes et Syène/Eléphantine; elles sont bien attestées par une série d'*ostraka*[7], alors qu'on n'en trouve guère ailleurs. Il y avait, il est vrai, de nombreux postes de garde sur le Nil, où l'on percevait les taxes[8], mais rien n'indique que la potamophylacie y exerçait son contrôle. Il en va de même pour la station d'Hermopolis, signalée, pour l'époque julio-claudienne, par un passage de Strabon[9]. Dès lors, deux questions se posent : y avait-il des ports de la flotte militaire sur le Nil, en dehors des deux guets de la potamophylacie à Thèbes et Syène? Faut-il assimiler les ports de la potamophylacie à ceux de la *Classis Alexandrina*, question qui invite à se demander si les deux services étaient confondus?

Dans le delta, les bateaux de la flotte d'Alexandrie patrouillaient certainement, comme en témoigne un passage où Appien, sous Trajan ou Hadrien, raconte sa rencontre avec un bâtiment de guerre, sur le fleuve, en amont de Péluse[10]. En outre, un papyrus latin, assez mutilé, signale une station de liburnes *ad Fuluinos*, ou *ad Puluinos*[11]. Mais le lieu est malheureusement inconnu; il peut

[5] *IGRR* I, 1129-1131.

[6] *Infra* p. 404 = *AE* 1971, 481.

[7] U. Wilcken, *Griechische Ostraka aus Aegypten und Nubien*, Berlin-Leipzig, 1899, p. 282-284.

[8] Voir J. De Laet, *Portorium*, Bruges, 1949, p. 302-330. Il est bien entendu possible que ces bureaux aient été pourvus de postes de police fluviale; nous savons qu'ils existaient à l'époque lagide, mais ils ne sont pas attestés avec cette garde navale pour l'époque romaine ailleurs qu'à Syène et Thèbes, où les documents sont en revanche nombreux.

[9] Strabon XVII, 1, 41.

[10] Appien, fragment 19.

[11] B. Grenfell et A. Hunt, *New classical fragment and other Greek and Latin papyri*, Oxford, 1897, II, CVIII. U. Wilcken, *Archiv*, I, 1901, p. 373.

se trouver sur le fleuve, mais aussi bien sur la côte ou dans le delta. On n'est donc nullement certain qu'il y avait des stations de la flotte d'Egypte le long du Nil; l'hypothèse n'est pas à exclure, mais elle ne saurait être formellement prouvée, en l'état actuel de notre documentation. L'inscription du triérarque d'Acoris dont nous signalions plus haut l'existence peut être due à d'autres activités que celles de la flotte, par exemple les opérations d'épicrisis, dans lesquelles, on le sait, les préfets de la *Classis Alexandrina*, et donc sans aucun doute leurs officiers, jouaient un rôle important[12].

Quant aux ports de la potamophylacie, à Syène et à Thèbes, rien ne prouve non plus qu'ils aient été tenus par les marins de la flotte d'Egypte car les ostraka ne les mentionnent jamais. Dans ces conditions, rien n'atteste véritablement qu'on doive, au second siècle, assimiler potamophylacie et flotte d'Egypte : il est possible que l'inscription de Malaca, où le préfet de la *Classis Alexandrina* commande en même temps à la garde du fleuve, fasse allusion à une mesure temporaire et exceptionnelle[13]. Rien ne vient donc prouver que la flotte disposait de ports permanents sur le Nil. Toutefois, lors de troubles en Haute Egypte, elle pouvait certainement remonter le fleuve : ainsi ces marins pour lesquelles on réquisitionne des vivres dans le nome d'Oxyrinchus, en 281, alors qu'ils remontent vers le sud, peut-être pour aller combattre des Blemmyes[14], ou ceux qu'un papyrus démotique mentionne contre les mêmes ennemis, vers la même époque[15]. Mais il s'agit, semble-t-il, de campagnes exceptionnelles.

Les ports de Germanie

Rédigeant son chapitre sur la flotte de Germanie, C. Starr croyait pouvoir affirmer que nos connaissances sur l'histoire et les bases de la *Classis Germanica* étaient bien supérieures à celles

[12] Sur l'épicrisis, Lesquier, *op. cit.* p. 155-201; *Starr* p. 110; P. Grenfell et A. Hunt, *The Oxyrinchus papyri*, XII, 1916, comm. ad n. 1451.

[13] Voir les remarques de *Kienast* p. 85.

[14] *P. Oxy.* 1115.

[15] F. U. Griffith, *Catalogue of the Demotic graffiti, I*, Philae, p. 83, cité par J. Desanges, *L'activité des Méditerranéens aux confins de l'Afrique*, EFR, 1978, p. 343.

des autres escadres[16]. En réalité, là comme ailleurs, l'examen des sources ne permet pas de résoudre toutes les difficultés. C'est, par exemple, le cas de Bonn, dont un texte de Florus suggère qu'elle fut une base de la *Classis Germanica*, dès les campagnes de Drusus, en 11-9 avant J.-C.[17]. Mais on n'a aucune trace archéologique, à Bonn même, dans le camp primitif, d'une présence de la flotte, et même d'un établissement aussi précoce[18]. Par la suite même, aucun élément ne permet de penser que la ville fut une base navale.

Köln/Alteburg.

Le principal port de la *classis* semble avoir été celui d'Alteburg, à trois kilomètres au sud de Cologne (fig. 21). Fouillé à plusieurs reprises[19], l'endroit a révélé un camp polygonal irrégulier d'environ 360 m sur 260 m, au bord même du Rhin. Dans un premier temps, qui remonte sûrement à Claude, et probablement pas à Tibère, comme on l'a toujours affirmé[20], le fort était protégé par un rempart de terre entre deux palissades de bois, avec un fossé en V sur sa face externe. Dans un deuxième temps, vers le début de l'ère flavienne, le camp, entièrement détruit sans doute pendant les événements de 69, a été reconstruit en dur, et suit approximativement le parcours de l'enceinte primitive. Des bâtiments ont été découverts à l'intérieur; il s'agit apparemment de casernements, si l'on en croit le plan publié[21]. C'est là qu'ont été découvertes, à côté de tuiles de la *VI^a^ Victrix* et de la *XXII^a^ Primi-*

[16] *Starr* p. 141.

[17] Cf. *supra* p. 273 ainsi que le commentaire de J. Heurgon, *art. cit.*

[18] Voir M. Gechter, *Die Anfänge des niedergermanischen Limes, BJ*, 179, 1979, p. 1-138, notamment p. 89.

[19] Les premières fouilles semblent avoir commencé à la fin du seizième siècle. Des fouilles plus orthodoxes ont été menées au siècle dernier, puis en 1905-1906, et en 1926-1927 (cf. J. Klinkenberg, *Das römische Köln. Die Kunstdenkmäler der Rheinprovinz*, VI, 2, Düsseldorf, 1906; H. Lehner, *Die Alteburg bei Köln, BJ*, 114-115; 1906, p. 244-318; les fouilles de 1926-1927 ne sont pas publiées. Voir P. La Baume, *Das römische Köln, BJ*, 172, 1972, p. 271-292; J. Bogaers et C. Rüger, *Der nierdergermanische Limes. Materialen zu seiner Geschichte*, Köln, 1974, et M. Gechter, *art. cit.*, p. 94).

[20] Cette reconsidération chronologique, fondée sur l'examen de la céramique, est due à Gechter, *art. cit.* p. 94.

[21] M. Oschmann nous a toutefois affirmé oralement que toutes ces indications sont sujettes à caution. Des fouilles en cours devront permettre de les vérifier.

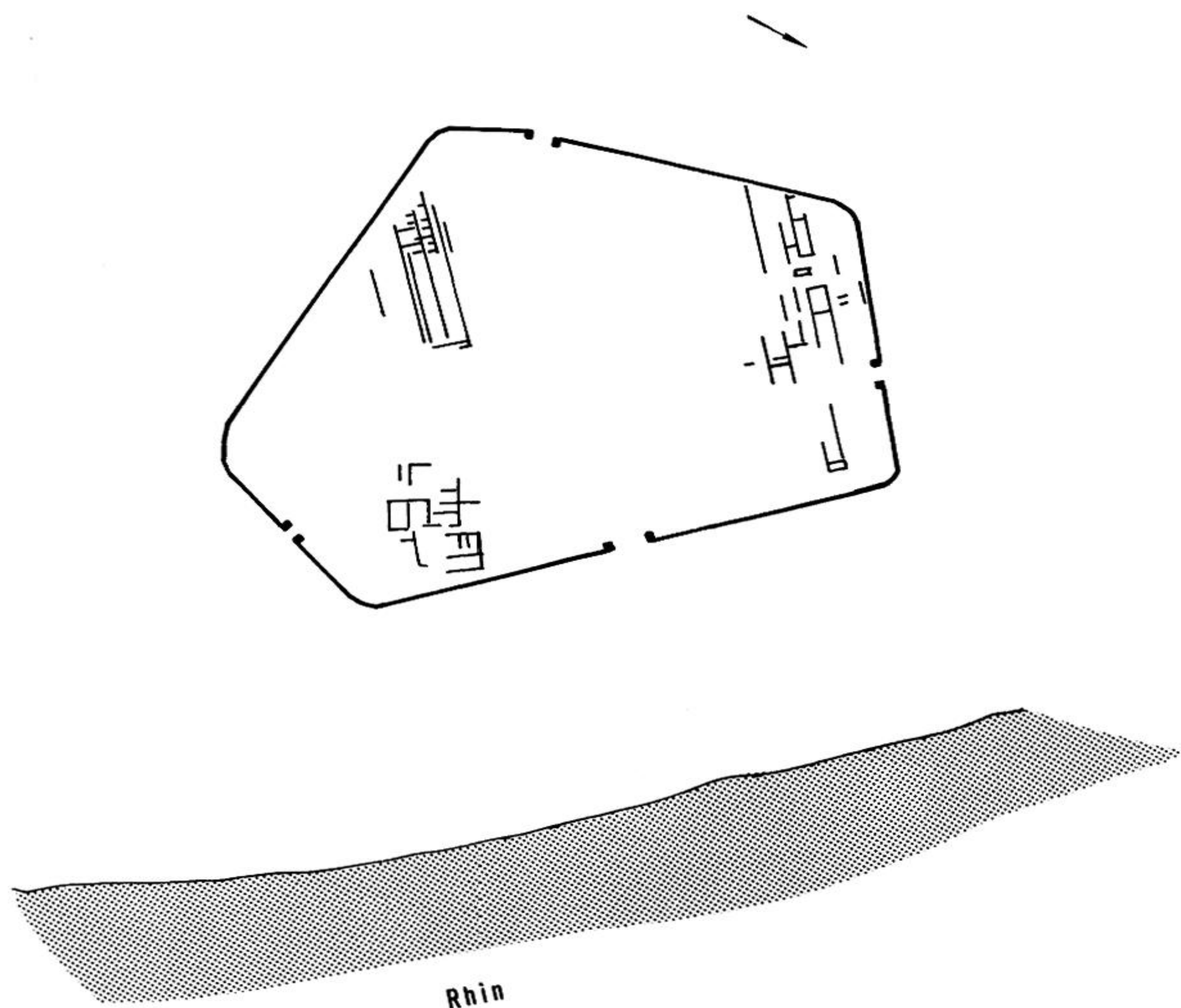


Fig. 21 – Le camp de la flotte à Cologne.

genia, des tuiles de la *Classis Germanica*[22]. Tout autour du camp, qui semble avoir été en activité jusque vers la fin du troisième siècle, diverses inscriptions, la plupart funéraires[23], attestent, entre autres, la présence de marins. Aucune installation portuaire n'a été retrouvée.

On peut naturellement se demander quand la flotte s'est installée à Cologne. Le récent réexamen de la céramique ne permet

[22] Voir la liste dans C. Rüger, *Germania Inferior, Beihefte der Bonner Jahrbücher*, 30, Cologne, Graz, 1968, p. 117.

[23] Voir la liste dans J. Klinkenberg, *op. cit.* Ajouter une inscription de Cologne, *AE* 1956, 249.

plus de penser à une installation sous Tibère. Cette réflexion est encore plus vraie pour la fin du règne d'Auguste : E. Ritterling avait cru pouvoir tirer d'un passage de Tacite, où est décrite l'inspection de Germanicus sur le cours inférieur du Rhin, en 14, la preuve d'une installation de la flotte à Cologne, dès cette époque; mais le texte dit simplement que le général romain descendit le Rhin avec une escadre, et le port de celle-ci peut s'être trouvé n'importe où ailleurs[24].

L'identification d'Alteburg avec le camp de la flotte repose sur la présence de diverses inscriptions qui appartenaient à des soldats de la flotte, et surtout aux marques sur tuiles (douze au total), qui signalent la présence de l'escadre de Germanie. Or ces estampilles ne sont pas les seules : l'une d'elle porte la marque conjointe de la flotte et de la *VI^a Victrix*; d'autres portent celles d'unités diverses[25]. On peut se demander, dans ces conditions, si le camp d'Alteburg était réservé à l'usage exclusif de la flotte, d'autant que le problème de la valeur des estampilles militaires se pose à propos d'autres sites du *limes* rhénan, où l'on a quelquefois reconnu la présence de la *Classis Germanica*.

Arentsburg.

C'est le cas, tout particulièrement, du camp d'Arentsburg, dans les faubourgs de La Haye : cette forteresse, fouillée et publiée par J. Holwerda[26], se trouve dans l'île des Bataves, entre les deux bras du Rhin. Les premières fouilles y avaient reconnu un camp permanent de la flotte, au bord de la *fossa Corbulonis* (fig. 22) : il s'agit d'un rectangle de 400 m × 200 m, entouré de trois côtés par un mur et deux fossés, le quatrième côté étant adossé au fleuve. Le fort aurait eu deux parties bien distinctes : des casernements, au nord, et le port, près du fleuve, vers le sud. Diverses tuiles estampillées au nom de la *Classis Germanica* semblaient conforter cette théorie. La base aurait été en service jusqu'à la moitié du troisième siècle.

[24] Tacite, *Annales* I, 45 : *Caesar arma classem socios demittere Rheno parat, si imperio detrectetur, bello certaturus*. Cf. M. Gechter, *art. cit.*, p. 94.

[25] Liste dans J. Klinkenberg, *op. cit.*

[26] J. Holwerda, *Arentsburg, Een römeinsch militair vlootstation bij Voorburg*, Leiden, 1923.



Fig. 22 – Carte des bouches du Rhin.

J. Bogaers, toutefois, a contesté cette interprétation[27] : il fait remarquer, en effet, que le plan des bâtiments internes du «camp» n'est pas, précisément, celui d'un camp militaire. Il semble en outre y avoir eu des phases de construction différentes,

[27] J. E. Bogaers, *Civitates und Civitas-Hauptorte in der nördlichen Germania Inferior*, *BJ*, 172, 1972, p. 310-333, notamment p. 318-326.

mais jusqu'à présent mal reconnues[28]. La séparation entre un quartier portuaire et un quartier de casernements n'est rien moins qu'évidente. Quant aux tuiles, elles appartiennent bien à la *classis*, mais dans une proportion de 21 sur 218 estampilles, qui attestent la présence d'autres unités. J. Bogaers en conclut qu'Arentsburg n'est pas une station de la flotte.

Autres bases possibles.

Le problème se pose dans des termes identiques pour d'autres sites qui ont livré des estampilles de la *Classis Germanica*. Elles se rencontrent à Katwijk-Binnen, Brittenburg, Loosduinen/Monster, Xanten, Neuss, Weisweiller, et Domburg, dans l'île de Walcheren[29]. En outre, bon nombre de camps militaires de l'armée de terre ont livré des installations portuaires, des restes de quai[30] : c'est le cas, particulièrement, de *Vetera*, de Vechten/*Fectio*, de Velsen, mais peut-être aussi de Zwammerdam/*Nigrum Pullum*, d'Engers, d'Anreppen, d'Hatzum[31]. On peut évidemment se demander si chacun de ces sites est une base de la *Classis Germanica*, qui, dans ce cas, en aurait eu beaucoup.

Il n'existe évidemment pas de réponse unique et claire pour l'ensemble de ces sites; à *Fectio*/Vechten, au départ de la Vecht, qui est sans doute l'ancienne *fossa Drusiana*, on a pu supposer l'existence d'une base navale; mais le camp, qui a été fouillé, a livré des tuiles estampillées de divers corps de troupes légionnaires et auxiliaires, mais pas de la flotte.

Il en va de même à Velsen, au nord du vieux Rhin, près de la mer, où des fouilles menées depuis 1964 ont reconnu deux ensembles : l'un constitué de quais, l'autre d'une fortification bordée de

[28] Les fossés ont notamment une orientation sensiblement différente de celle des principaux bâtiments.

[29] Liste avec les références dans C. Rüger, *Germania Inferior, op. cit.*, p. 109-118.

[30] Voir D. Ellmers, *Nautical archaeology in Germany. Notes on discoveries made in the federal Republic since 1945, IJNA*, 3, 1974, p. 137-147; *id., Nautical archaeology in Germany, II, Second report with notes and bibliography on the latest finds in the federal Republic, ibid.*, 4, 1975, p. 335-343.

[31] Pour Engers, voir *Germania*, 1942, p. 191. Pour Zwammerdam, M. D. de Veerd, *art. cit. supra*, p. 125. Pour Velsen, voir Bogaers-Rüger, *Niedergermanische Limes*, s.v. et J. Morel, M. de Weerd, *Early Roman Harbours in Velsen, Roman frontier Studies*, 1979, *BAR*, int. ser. 71, 1980, p. 475-494.

quais. Le site, qui n'est probablement pas le *castellum Fleuum*, selon ses inventeurs, aurait commencé son existence sous Tibère, et aurait cessé d'être occupé sous Claude ou Néron. Malgré la présence de quais, et l'utilisation probable de la base par la marine d'état, il n'est pas certain que Velsen ait été une base *permanente* de la *classis Germanica*; des fouilles récentes y ont toutefois mis au jour des structures en bois qui pourraient être des cales de galères.

Pourtant, l'ensemble de cette région des Pays-Bas, qui était à l'époque un véritable domaine maritime semé d'îles, nécessitait la présence d'une flotte, ne serait-ce que pour protéger des voies de communications qui se faisaient en partie sur l'eau. C'est pourquoi on a pu suggérer à Domburg, dans l'île de Walcheren, la présence d'une flotte militaire : de nombreux autels consacrés à la déesse *Nehalennia* par des marchands, en relations commerciales avec la Bretagne, la présence de tuiles de la *classis*, les liaisons militaires avec l'île, attestées à de nombreuses reprises pour l'armée de terre, mais aussi pour la marine militaire, tout laisse croire qu'il y avait là une base navale[32]. Toutefois, on l'a vu pour Arentsburg, le raisonnement ne peut être absolu, et on ne saurait avancer aucune certitude. On en dira autant de la présence de briques estampillées à Xanten, à Neuss, ou sur d'autres sites du *limes* de Germanie.

D'une façon plus large, la question de la diffusion des briques militaires se pose; nous l'avons déjà rencontrée à propos de sites d'Angleterre[33]; on peut la résumer ainsi : l'emploi de tuiles estampillées par une troupe suppose-t-elle la présence de cette troupe et le caractère militaire des bâtiments concernés? Le problème a été plus d'une fois discuté, et on ne saurait le traiter ici dans toute son ampleur[34]. L'accord semble toutefois se faire aujourd'hui sur l'idée que «les tuiles militaires apparaissent dans des bâtiments militaires «officiels» utilisés par des militaires, ou sous commandement militaire»[35], non dans des constructions civiles, sauf cas

[32] Voir *Deae Nehalenniae*, Leiden, 1971. On ajoutera maintenant *AE* 1980, 658.

[33] *Supra* p. 281 sqq.

[34] Voir notamment H. von Petrikovits, *Das römische Rheinland, Archäologische Forschungen seit 1945. Beihefte der Bonner Jahrbücher*, 8, Cologne, Opladen, 1960, p. 65; R. Mac Mullen, *Soldier and civilian in the later Roman Empire*, Cambridge, 1963, p. 7 et 29, n. 24. D'autres discussions de détail sur le même sujet dans C. Rüger, *op. cit.*, p. 57, n. 274-276.

[35] C. B. Rüger, *loc. cit.* p. 59.

de réemploi. Toutefois, cela ne signifie pas nécessairement que chacun de ces sites doit être identifié avec une fortification, car l'armée pouvait posséder bien des bâtiments en dehors même de ses camps, notamment des entrepôts.

Quelles conclusions tirer? Il nous semble qu'on peut formuler une hypothèse qui rend assez bien compte de la réalité navale en Germanie Inférieure : dans la mesure où une grande partie des fortifications se trouvait sur le Rhin même, qui constituait ainsi la principale artère de communication entre elles, il paraît normal que la flotte ait utilisé un peu partout des ports, même rudimentaires, dont la plupart devaient être à l'origine en bois, comme celui de Xanten; ainsi s'explique, par exemple, l'inspection armée qu'entreprend Germanicus lors de la révolte de ses troupes, à *Vetera* : il embarque ses soldats sur la flotte et va visiter les postes[36]. Ainsi en est-il aussi de Cerialis, qui se rend de la même façon à Bonn et Neuss[37].

On pourrait ajouter, naturellement, qu'un camp comme celui de *Vetera*, au débouché de la Lippe, constituait une remarquable base de départ pour une pénétration navale vers l'intérieur de la Germanie : nous aurons l'occasion d'y revenir[38].

S'il paraît difficile, dans l'état actuel des recherches, de déterminer avec précision quels étaient les ports d'attache de la flotte du Rhin, à l'exception, peut-être, de celui de Cologne[39], on peut admettre que la *Classis Germanica* disposait de relais nombreux qui n'étaient d'ailleurs pas tous, peut-être, à son usage exclusif, auprès de différents postes du *limes*, qu'elle était chargée de contrôler dans son ensemble. L'ensemble de ces bases est situé en Germanie Inférieure, où le *limes* est constitué par la ligne du Rhin; en revanche, en Germanie Supérieure, où, très vite, le *limes* a dépassé cette ligne, la présence d'une escadre n'est pas signalée[40].

[36] *Loc. cit.* n. 24.
[37] Tacite, *Histoires* V, 22, 1.
[38] *Infra* p. 359 sqq.
[39] On peut toutefois se demander, en application des raisonnements que l'on vient de tenir, si la flotte de Germanie était bien la seule à occuper le camp d'Alteburg, et si, dans ces conditions, il s'agit bien là de sa base principale; ou peut-être était-elle précisément disséminée tout le long du fleuve?
[40] *CIL* XIII, 6712 et 6714 signalent des *optiones naualiorum* à Mayence : cf. *infra* p. 547. On ne considère évidemment pas comme témoignages de l'existence

Au Bas-Empire, la situation est totalement obscure, notamment par la perte des feuillets de la *Notitia Dignitatum* qui concernent la Germanie Seconde. On sait simplement que le duc de Mayence n'a pas de flotte à sa disposition[41]. Toutefois, celle-ci existe encore, si l'on en croit plusieurs textes qui mentionnent son activité, ainsi que la présence de lieux de débarquement fortifiés[42]. Mais ses ports restent inconnus; seul un texte de Symmaque laisse penser que la flotte est présente à Speyer, en 370, et qu'elle y possède une base fortifiée[43].

Le bassin danubien

Le cours du fleuve jusqu'à l'embouchure de la Save.

La présence de navires militaires, vaisseaux longs ou embarcations légères, dans le bassin danubien, remonte au tout début de la présence romaine dans cette région. C'est en effet à *Siscia*, sur la Save, qu'Octavien fit porter l'une de ses principales attaques, en 35 avant notre ère, à l'aide de bâtiments alliés selon Dion Cassius, et romains pour Appien[44]. La ville devint très vite une importante base pour la flotte, qui permettait, en l'absence de routes et d'opposition navale, de progresser vers l'est, en suivant le cours du fleuve jusqu'au Danube, qui ne constituait pas encore la frontière de l'Empire; ce rôle stratégique de *Siscia* est bien souligné par Strabon[45].

On ne sait pas, toutefois, jusqu'à quand des bases navales ont pu être installées sur la Save, car la frontière s'établit, dans le cou-

d'une base navale les inscriptions du Brohltal, où divers corps de troupe étaient envoyés pour tailler de la pierre de construction.

[41] *Notitia*, Occ. XXXIX.

[42] *Infra* p. 364.

[43] Symmaque, *Laudatio in Valentinianum*, II, 28: in *MGH, Auctt.*, VI, p. 329 *Rheni ab ortu in Oceani ostia riparum margines operum corona praetexit. Quis credat hoc quoque esse curatum, ne portibus indigeret? Nam qua regio Nemetensis extenditur, recessum fluminis murorum ambitus indicauit, paruo aditu nec satis libero; ut stationis exitus propognaculis desuper protegatur. Habent sua quodammodo castra rostratae et intra conclaue Rheni regia classis armatur.*

[44] Dion XLIX, 37; Appien, *Illyrica* 22.

[45] Strabon VII, 5, 2; IV, 6, 10. Les *naualia* de *EE* II, 927 n'ont rien à voir avec la marine mais avec une *figlina*.

rant du premier siècle, sur le Danube : on n'a guère, en effet, de témoignages d'une présence navale sur la Save pendant le Haut-Empire; une inscription d'*Emona* signale bien, sans doute au deuxième ou au troisième siècle un soldat de la flotte, mort dans cette ville[46]; mais on ne saurait dire s'il s'agit là d'une base, peu probable, ou d'un simple port d'escale. La situation est identique à *Poetouio*, sur la Drave[47].

En réalité, seules les sources du Bas-Empire attestent l'existence de bases navales sur la Drave ou la Save : on en trouve évidemment à *Sirmium*, à *Graium*, *Mursa* (Eszeg), *Seruitium* (Gradiska) et *Siscia*[48]; mais il serait certainement imprudent de projeter cette réalité de la fin du quatrième siècle sur celle du Haut-Empire; s'il est possible qu'aux trois premiers siècles les flottes du bassin danubien aient circulé sur les eaux de la Save et de la Drave, comme en témoignent les deux inscriptions de *Poetouio* et d'*Emona*, le système de défense du Bas-Empire était établi en profondeur, à la différence de celui du Haut-Empire, plus linéaire; les deux cours d'eau de la Drave et de la Save pouvaient ainsi constituer une deuxième ligne de défense, appuyée en outre sur des fortifications urbaines puissantes, comme celles de *Sirmium* ou de *Siscia*.

Sur le Danube, la présence navale, au début de l'Empire, semble sporadique : elle est attestée en 35 avant notre ère, au moment de la conquête d'Octavien, mais il est peu vraisemblable que des bases durables aient été installées, même dans le courant du règne d'Auguste, alors que les rives du fleuve étaient encore à peine occupées[49]. De même, Tacite signale l'existence d'une escadre sur le Danube, en 50, mais on ne saurait affirmer qu'il s'agissait déjà d'une unité régulière, établie de façon permanente, et ce n'est qu'à

[46] *CIL* III, 14354[9] (Emona n'est pas directement sur la Save, mais sur un petit affluent).

[47] *CIL* III, 4025.

[48] *Notitia Dignitatum*, *Occ.* XXXII, 50-56 : la liste va d'est en ouest, semble-t-il : *Sirmium, Graio, Mursa, Seruitium, Siscia*; comme *Mursa* seul est sur la Drave, on peut penser que *Graio*, qui n'est pas autrement localisé, se trouve entre *Sirmium* et *Seruitium*, sur la Save. *Sirmium* est attesté à d'autres reprises comme port, au Bas-Empire; Constance (Zosime, III, 10), puis Julien (Ammien, II,6) y mènent chacun leur flotte. Cf. *infra* fig. 25.

[49] Appien, *loc. cit.*

partir des Flaviens que nous constatons une présence navale durable[50].

La situation sur le haut et moyen Danube est, à cet égard, fondamentalement différente de ce qu'elle est sur le Rhin : en Germanie, l'abondance des documents rend difficile la discrimination des sites dont ils proviennent; ici, au contraire, l'absence presque totale de renseignements sur les bases de la *Classis Pannonica* rend aléatoire toute tentative de les localiser. W. Heyendorff, qui a tenté de traiter la question en Autriche, suppose un port à *Iouiacum* (Schlögen), *Lauriacum* (Lorch), *Arelape* (Pöchlarn), *Fauianae* (Mautern), *Commagenae* (Tülln), *Vindobona* (Vienne), *Carnuntum* (Bad Deutsch-Altenburg)[51]; A. Mocsy, qui a fait la même tentative, imagine des bases à *Brigetio*, *Mursa*, Novi Banovci, *Taurunum* (près de Belgrade)[52].

Une telle liste, fort longue, repose rarement sur des arguments incontestables : seul *Taurunum*, en amont de Belgrade, au confluent de la Save et du Danube, était certainement une base de la flotte sous le Haut-Empire : en témoignent une tuile estampillée[53], et une mention de la *classis* dans l'Itinéraire Antonin[54]; peut-être faut-il ajouter *Brigetio*, dont provient une inscription qui signale la présence d'un triérarque, si la lecture de la pierre est correcte[55].

Mais tous les autres sites ne sont que supposés : à *Iouiacum*, des installations portuaires ont bien été découvertes, mais elles semblent peu importantes, et servaient sans doute simplement de débarcadère[56]; à *Lauriacum*, rien n'a été découvert, et la mention d'un port de guerre repose, en réalité, sur la donnée tardive de la *Notitia Dignitatum*, qu'il serait imprudent de transposer dans la

[50] Tacite, *Annales* XII, 29-30 : *Ceterum ad classem in Danuuio opperientem (Vannius) perfugit*. Cf. *infra* p. 511.

[51] W. Heyendorff, *Die römische Flotte auf der norischen und oberpannonischen Donau, Unsere Heimat*, 23, 1952, p. 149-157.

[52] A. Moscy, *Pannonia, Real-Encyclopädie der Altertumswissenschaft*, supp. 9, 1962, col. 625.

[53] *CIL* III, 10675.

[54] *Itinerarium Antonini* 131, 6.

[55] *CIL* III, 4319 (= *RIU* 555). La pierre a disparu et on ne peut plus en contrôler la lecture.

[56] L. Eckhardt, *Das römische Donaukastell Schlögen in Oberösterreich, RLÖ*, XXV, Vienne, 1969, p. 43-46, et p. 63 où est rejetée l'hypothèse d'un camp de la flotte.

période précédente[57]; des installations portuaires sont certes connues à Pöchlarn, Mautern et Vienne[58], mais on ne saurait préciser si elles sont militaires ou strictement civiles; à Bad Deutsch-Altenburg, antique *Carnuntum*, des installations portuaires se voyaient encore, paraît-il, au dix-neuvième siècle[59]; mais elles ont totalement disparu et n'ont jamais été fouillées, de sorte qu'il est bien difficile de se prononcer. Toutefois, des tuiles marquées GFPF, restituées par l'auteur du *CIL* en *G(eminus) F(iglinis) P(etronianis) F(ecit)*[60], ont été développées par J. Szilagyi en *C(lassis) F(lauia) P(annonica) f(elix) ou f(ecit)*[61]. Si cette hypothèse se vérifiait, elle attesterait sans doute la présence de la flotte de Pannonie à *Carnuntum*, mais on ne saurait encore conclure de façon certaine.

Il en va de même à Novi Banovci, antique *Burgenae*, situé à 10 milles en amont de Taurunum[62]. On y a découvert, entre autres, des tuiles marquées *Cl(assis) Fl(auia) P(annonica)*[63], ce qui fait dire à A. Mocsy, à la suite de C. Patsch, que la flotte y avait un port[64]. L'affirmation serait plus crédible si, précisément, *Burgenae* ne se trouvait pas à quelques kilomètres seulement de la grande station navale de *Taurunum*, pour sa part bien attestée.

Il s'ensuit que, sur le Danube comme sur le Rhin, la situation navale du Haut-Empire est assez confuse, dans la mesure où aucune fouille n'est venue confirmer la présence de la marine militaire dans ces postes du fleuve. Il est vraisemblable que, comme nous

[57] L. Franz et A. Neumann, *Lexikon ur-und frühgeschichtlicher Fundstätten Österreichs*, Vienne, 1965, s.v.; *RLÖ*, XXI, p. 7-11 et 46-50. *Notitia, Occ.*, XXXIV, 43.

[58] Pöchlarn : *RLÖ*, XIX, 1949, p. 111; Mautern : *ibid.*, p. 85; Vienne : *ibid.*, p. 166; à Tülln, rien n'a été trouvé. Certains de ces sites sont eux aussi mentionnés dans la *Notitia Dignitatum, Occ.*, XXXIV, 42 (*Arelape*/Pöchlarn), 28 (*Vindobona*). *Infra* p. 632 sqq.

[59] E. Swoboda, *Carnuntum, seine Geschichte und seine Denkmäler*, Graz, Cologne, 1964, p. 271. La *Notitia, Occ.* XXXIV, 28 signale la *classis Histrica* à *Arrunto* qui peut être une corruption pour *Carnunto*. *Infra* p. 632 sqq.

[60] *CIL* III, 4701.

[61] J. Szilagyi, *Roman garrisons stationed at the northern Pannonian-Quad frontier sectors of the Empire. Acta Archaeologica academiae scientiarum Hungaricae*, II, 1952, p. 210.

[62] *Table de Peutinger, Geog. Rav.* 216, 10.

[63] Cf. *Vjestnik hrvatoskoja arheoloska Drustva*, 1895, p. 175; V, 1901, p. 167. J. Klemenc, *Der Pannonische Limes in Yugoslawien, Ve Congrès du Limes*, Zagreb, 1963, p. 66-67.

[64] A. Mocsy, *art. cit*; C. Patsch, *Burgenae*, RE, III[1], 1897, col. 1062.

l'avons déjà suggéré, la plupart des ports fluviaux recevaient, à l'occasion, les patrouilles de la *classis*, dont la base principale, en revanche, se trouvait à *Taurunum*, avec, peut-être, un détachement permanent à *Carnuntum*.

La situation du Bas-Empire semble plus claire, dans la mesure où nous disposons du texte de la *Notitia Dignitatum*; encore ne faut-il pas oublier que ces renseignements sont essentiellement valables pour la fin du quatrième siècle[65]. Il suffira de rappeler ici les stations mentionnées dans la *Notitia*, que nous avons déjà citées : on trouve, d'amont en aval : la *Classis Lauriacensis*, la *Classis Arlapensis* et *Marginensis*, la *Classis Histrica*, d'abord à Vienne, puis à *Carnuntum*(?), la *Classis Histrica* encore, à *Florentia*, sur le Danube; sur la Drave, la *Classis Histrica* à *Mursa*; sur la Save, la *Classis Aegetensium, siue secunda Pannonica* à *Siscia*, la *Classis prima Pannonica* à *Seruitium*, la *Classis secunda Flauia*, *Graio*, la *Classis prima Flauia Augusta* à Sirmium[66]. En dehors de ces principaux centres, qui ont dû d'ailleurs se déplacer, si l'on en croit certaines dénominations doubles, existent divers petits ports fortifiés tout le long du fleuve, sur lesquels nous aurons l'occasion de revenir[67].

De l'embouchure de la Save aux Portes de fer.

Sur la portion du fleuve en aval de Belgrade, on ne connaît, sous le Haut-Empire, aucune station de la flotte, bien que les fouilles aient été particulièrement nombreuses dans cette région, surtout aux abords des Portes de Fer, où les travaux successifs d'aménagement du Danube ont provoqué d'importantes recherches, et de nombreux sauvetages. Ces travaux ont permis de découvrir diverses implantations militaires, associées parfois à des installations portuaires fortifiées, semblables à celles du Rhin et du cours supérieur du fleuve; les fortifications étaient ainsi reliées par voie d'eau. Il ne s'agit pas, toutefois, au moins dans l'état actuel des connaissances, d'ouvrages particuliers de la flotte militaire; l'absence totale de briques estampillées ou d'inscriptions monumentales oblige, pour l'instant, à tirer cette conclusion; il ne

[65] *Infra* p. 632 sqq.
[66] *Occ.*, XXXIV, 42, 28; XXXIII, 58; XXXII, 52, 50 à 56.
[67] *Infra* p. 364 sqq.

s'agit, tout au plus, que d'installations portuaires civiles, souvent tardives, où des bateaux de guerre pouvaient à l'occasion aborder : on verra plus loin de quelle conception stratégique participent ces constructions[68].

Quelle flotte pouvait patrouiller dans ces régions? Jusqu'à Trajan, il semble qu'il ait été difficile, voire impossible, de franchir les rapides des Portes de Fer; c'est seulement au début du deuxième siècle que fut créé un canal qui permettait, en halant les navires, de franchir le défilé, sans doute au prix de nombreuses difficultés[69]. Dans ces conditions il semble peu probable que la flotte de Mésie ait eu cette région dans son rayon d'action; elle devait bien plutôt être du ressort de la flotte de Pannonie, si tant est que celle-ci ait patrouillé jusque là, ce dont, répétons le, nous n'avons pour l'instant aucune preuve, pour le Haut-Empire. Seule la *Notitia Dignitatum* signale des escadres en deux points très proches l'un de l'autre : *Viminacium* et *Margum*[70]. Rien, pour l'instant, ne permet d'envisager que cette réalité de la fin du quatrième siècle puisse s'appliquer aux trois premiers siècles de l'Empire.

Des Portes de Fer à l'embouchure du Danube.

On entre, après les Portes de Fer, dans l'aire de patrouille de la flotte de Mésie. Divers chercheurs qui se sont occupés de cette question ont tenté d'identifier les ports du Haut-Empire. Pour V. Velkov, suivi par E. Condurachi, il y avait, dès l'époque augustéenne, une base navale à *Ratiaria*, qui était le grand centre militaire de cette région[71]. En témoigneraient et le nom de la ville, qui est

[68] Voir *infra* p. 364. Sur les installations des Portes de Fer, on verra le compte-rendu de V. Kondič, *Neue Forschungen auf dem Obermoesischen Donaulimes, IX. Limeskongress*, Mammaia, 1974, p. 39-54; D. Boskovič, *Aperçu sommaire sur les recherches archéologiques du limes romain et paléobyzantin des Portes de Fer, MEFRA*, 90, 1978, p. 425-463.

[69] Cf. P. Petrovič, *The new Tabula Trajana in Djerdap, Archaeologia Yugoslavica*, IX, 1968, p. 83; J. Sasel, *Trajan's Canal at the Iron Gate, JRS*, LXIII, 1973, p. 80-85.

[70] *Notitia, Or.*, XLI, 38-39. Premerstein et Vulič, *JöAI, Beiblatt*, 1900, p. 132, signalent une inscription de Niš, qui mentionne un *disce(n)s epibeta* de la *Legio VIIa Claudia*, et imaginent la présence, à Niš, d'un détachement de la *Classis Moesica* : il s'agit là d'une hypothèse qui ne se fonde sur rien, d'autant que la *Classis Moesica* n'a, semble-t-il, jamais opéré dans ces régions.

[71] V. Velkov, *Ratiaria, Eine römische Stadt in Bulgarien*, Sofia, 1966, p. 3 sqq.; E. Condurachi, *Classis Flavia Moesica au premier siècle de notre ère, IX. Limeskongress*, Mammaia, 1974, p. 84.

fondé étymologiquement sur *ratis*, et les diverses opérations navales entreprises alors, notamment celle de Vitellius, en 15, pour délivrer Tomis assiégé par les Gètes[72]; une telle expédition, selon V. Velkov, n'a pu partir que de *Ratiaria*. L'hypothèse est séduisante, plausible même, mais demanderait à être étayée par quelque fait matériel, qui manque actuellement[73]. E. Condurachi avance encore un raisonnement du même type dans le cas de *Sexaginta Prista*, dont le nom signifierait «60 *pristis*»[74]. Là encore, il s'agit d'un hypothèse cohérente, mais on aimerait bien démontrer par des arguments plus solides la présence d'une base de la flotte.

Sur le cours inférieur du Danube, nos connaissances sont moins incertaines, non pas que les opérations de Trajan aient laissé quelque trace d'une présence navale, ni sur le Danube, ni sur l'Olt, exceptées les scènes de la colonne trajane[75] : on ne saurait dire, ainsi, si cette portion de la Dacie était ou non contrôlée par la *Classis Moesica*. Non pas, même, que l'on puisse identifier de nombreuses stations : ainsi faut-il être prudent dans le cas de Troesmis, où a été découverte une tuile de la flotte[76]; on ne saurait préciser, d'après cette seule donnée, s'il s'agit, à Troesmis, d'une base ou d'un simple relais, voire d'un édifice qui n'a rien de naval.

On est, en revanche, sur un terrain plus sûr à *Dinogetia* : à Gherghina/Barbosi, en effet, sur la rive gauche du Danube, ont été trouvées, au début du siècle, plusieurs tuiles estampillées au nom de la flotte de Mésie[77]. L'importance du site, au débouché du Sereth, dans le grand coude du Danube, laisse penser qu'il y avait là, probablement, un établissement de la flotte, associé peut-être à d'autres forces militaires puisqu'on a trouvé des inscriptions de la *V^a^ Macedonica*, de la *I^a^ Italica*, et de la *cohors II^a^ Mattiacorum*[78]. Le

[72] Voir notamment Ovide, *Pontiques* IV, 7, 27 et 9, 75 sqq.

[73] Il est possible que, là, encore, les historiens soient fortement influencés par les renseignements de la *Notitia Dignitatum*, qui localise une flotte à Ratiaria (*infra*).

[74] E. Condurachi, *art. cit.* p. 87. V. Velkov, *Epigraphica*, 27, 1965 p. 90-109.

[75] Fig. 45-47.

[76] Renseignement oral transmis à I. Barnea et G. Stefan, *Le limes Scythicus des origines à la fin de l'Antiquité, IX. Limeskongress, op. cit.*, p. 21.

[77] V. Parvan, *Castrul de la Poiana si drumul roman prin Moldava de jos, Analele Academiei Române*, 2e série, 36, 1913-1914, p. 99-130.

[78] Gh. Stefan, *Dinogetia, A problem of ancient topography*, Dacia, II, 1958, p. 316-329.

site semble avoir été occupé du début du deuxième siècle à la fin du troisième; la ville aurait été alors évacuée sur la rive droite[79].

La grande base de la flotte du Bas-Danube était vraisemblablement *Nouiodunum (Isaccea)* : de nombreuses briques estampillées au nom de la *Classis Flauia Moesica* y ont été découvertes, soit en jonchée, soit dans des thermes près du fleuve; une inscription, apparemment inédite, mentionne un préfet de la flotte[80]. Il ne semble pas, malheureusement, qu'on puisse déterminer avec beaucoup de précision le plan d'installations portuaires, identifiées d'abord par I. Barnea : il semble s'agir, pour l'instant, de constructions fort diverses, d'époques différentes; une partie des trouvailles épigraphiques étaient d'ailleurs réemployées dans la muraille du *castrum* tardif. En face de *Nouiodunum*, sur la rive gauche, le site d'*Aliobrix* a lui aussi livré des tuiles estampillées au nom de la flotte[81].

Plus en aval, encore, E. Condurachi suggère, sans avancer d'arguments, la présence d'une station de la flotte à *Aegyssus* (Tulcea)[82]; E. Dorotiu-Boila semble signaler à cet endroit la présence de tuiles estampillées, mais sans citer ses sources, qui ne sont peut-être pas publiées[83] : on ne saurait donc, en ce qui concerne ce dernier site, avoir aucune certitude.

On arrive ainsi pratiquement aux bouches du fleuve, qui sont elles aussi défendues par la flotte, mais sur la façade maritime de la Mésie, comme on l'a vu[84].

Telle est la situation du Haut-Empire : la plupart des sites portuaires de la *classis* semblent abandonnés dans la seconde moitié du troisième siècle, au moment où craque le *limes*. Si l'on en croit la *Notitia Dignitatum*, ils n'ont pas été réoccupés, puisqu'ils ne sont plus mentionnés : là aussi, les escadres sont morcelées et mul-

[79] *Ibid.; id. Dinogetia et Noviodunum : deux villes byzantines du Bas-Danube, Revue des Etudes Sud-Est européennes*, IX, 1971, p. 343-362.

[80] I. Barnea, *Sapaturile de salvare de la Noviodunum, Materiale şi cercetari arheologice*, IV, 1957, p. 155-174; *id.* et B. Mitrea, *ibid.*, V, 1959, p. 461-473; *id.*, *Le limes Scythicus, art. cit*; *Pontica* XIV, 1981, p. 256-257.

[81] N. Gostar, *Aliobrix, Latomus*, 1967, p. 987-995 : le site aurait été occupé sous Trajan, et abandonné vers 270, situation identique, semble-t-il, à celle de Gherghina.

[82] *Art. cit.* p. 122.

[83] E. Dorotiu-Boila, *Der Nierdermoesische Limes unter Domitian. Zu einer Inschrift aus Ephesos, X. Limeskongress*, Köln-Bonn, 1977, p. 295.

[84] *Supra* p. 264.

tipliées, leurs port sont déplacés; on trouve ainsi un détachement de la *Classis Histrica* à *Aegetae*, après les Portes de Fer (Brza Palanka); un autre à *Ratiaria*, déjà mentionné; sur le Bas-Danube, en revanche, les forces navales ne sont pas localisées : les *naues amnicae* à la disposition du duc de Mésie seconde n'ont pas de port mentionné; quant aux *musculi* d'*Inplateypegis*, le nom de leur port reste mystérieux : il faut sans doute le placer dans le delta[85].

L'Euphrate

Quoique l'armée romaine ait, à maintes reprises, accompli des opérations sur les rives de l'Euphrate, ne serait-ce que pour le traverser (ce qui semble avoir constitué une entreprise militaire difficile[86]), on n'a pas de preuve, dans l'état actuel des connaissances, d'une présence navale permanente le long de ce fleuve, contrairement à ce que supposait Marquardt[87]. L'existence d'un *praefectus ripae* ne permet pas d'envisager une hypothèse contraire[88], bien qu'on ne puisse exclure que celui-ci ait eu une flottille de barques à sa disposition. La raison de ce phénomène réside sans doute dans le fait que l'Euphrate n'a jamais marqué réellement une frontière : il traversait au contraire celle-ci et ne constituait pas, à proprement parler, un *limes* fluvial. Au demeurant, le fleuve n'est pas navigable à contre-courant, sauf dans la partie inférieure de son cours; pour le remonter, il faut haler les embarcations, ce qui ne va pas sans perte de temps et sans dépense d'efforts. Au-

[85] *Notitia, Or.*, XLII, 42-43; XL, 36; XXXIX, 35. On ne connaît pas mieux les ports de l'époque byzantine. Procope fournit une liste abondante de forteresses, dont un bon nombre n'est pas identifié. Ces forteresses s'appuyaient en grande partie sur la rive droite du Danube, formant ainsi un système linéaire continu. Il est vraisemblable que certaines de ces fortifications abritaient aussi des navires, le cas échéant, mais nous ne saurions préciser à quel endroit, en l'absence de données archéologiques (cf. Procope, *De Aed.*, IV, IX-XI et S. Patrura-Hatzopoulos, *La reconstitution du Limes danubien à l'époque de Justinien 1er, Revue des études sud-est européennes*, XVIII, 1980, p. 95-109).

[86] *Infra* p. 358.

[87] Marquardt, *L'organisation militaire des Romains*, Paris, 1891, trad. fr. p. 239. Sur la marine de l'Euphrate, voir V. Chapot, *La frontière de l'Euphrate, de Pompée à la conquête arabe*, Paris, 1907, p. 143-7.

[88] *CIL* XII, 1357.

jourd'hui encore, la navigation y est rare, sauf en basse Mésopotamie.

Ceci explique, selon D. van Berchem, que les Romains n'aient jamais pu entretenir une flotte militaire sur l'Euphrate. Le fleuve a certes été utilisé à plusieurs reprises comme axe de pénétration dans le territoire Parthe, mais les escadres qui y furent réunies furent chaque fois éphémères, un halage à contre-courant nécessitant un gaspillage de moyens humains, donc de soldats, trop important. Ainsi s'explique que Julien ait brûlé ses bateaux, plutôt que de tenter une difficile remontée vers l'amont. Nous verrons plus loin les emplois, épisodiques, de ces escadres occasionnelles sur l'Euphrate[89].

LES PORTS INTÉRIEURS DE LA GAULE

La *Notitia Dignitatum* énumère en Gaule un certain nombre d'unités navales situées sur les cours d'eau importants ou les lacs. Il s'agit de la *Classis Anderetianorum, Parisiis*[90], de la *Classis Ararica, Caballoduno*[91], de *barcarii, Ebruduni Sapaudiae, Confluentibus siue Bregantia*[92], de la *Classis fluminis Rhodani, Vienna siue Arelati*[93].

La plupart des ports sont aisément localisables : il s'agit de Paris[94], de Chalon sur Saône[95], de Constance ou de Brégenz, de

[89] *Infra* p. 362. Voir D. van Berchem, *Recherches sur la chronologie des enceintes de Syrie et de Mésopotamie, Syria*, 31, 1954, p. 254 n. 3. *Idem, Le port de Séleucie, art. cit.*

[90] *Notitia, Occ.* XLII, 23.

[91] *Occ.* XLII, 21.

[92] *Occ.* XLII, 15 et XXXV, 32.

[93] *Occ.* XLII, 14.

[94] On a rattaché le nom de la flotte «*Anderetianorum*» de la bourgade d'Andresy au confluent de l'Oise et de la Seine; d'autres, notamment les éditeurs de la *Notitia* (Böcking puis Seeck) ont pensé que cette escadre était un détachement de la flotte de Pevensey, en Angleterre, dont le nom est «*Anderidos*», dans la *Notitia*; mais outre qu'aucune escadre n'est attestée à Pevensey, il semble bien étrange qu'on ait détaché d'une flottille, déjà réduite à une force locale, des unités pour les transporter jusqu'à Paris. D'ailleurs, il ne faut sans doute pas attacher à la similitude des toponymes plus d'importance qu'il n'est nécessaire : comme le remarque A. Grenier, le toponyme d'*Anderitum* se retrouve dans bien d'autres endroits en Gaule (A. Grenier, *Manuel*. . ., I, p. 395).

[95] *Caballoduno* sur la Saône est sans doute Chalon, malgré la contamination possible entre les toponymes *Cabillono* et *Lugduno* (Seeck).

Vienne et Arles. Seule l'identification d'*Ebrudunum Sapaudiae* fait quelque difficulté : on a proposé d'y reconnaître tantôt Yvoire sur la rive du lac Léman, tantôt Yverdon sur la rive du lac de Neuchâtel, hypothèse qui paraît à bien des égards préférable : D. van Berchem a bien mis en lumière, en effet, le rôle de ces flottes fluviales et lacustres dans le train des équipages du Bas-Empire, remarquant que toutes ces escadres sont situées à d'importants nœuds de communication; or Yvoire n'est pas un lieu de passage, à l'inverse d'Yverdon, où on a, en outre, reconnu une forteresse du Bas-Empire[96]. C'est donc sur le lac de Neuchâtel que devait être situé le détachement des *barcarii*. Nous reviendrons ultérieurement sur ces questions[97].

[96] D. van Berchem, *Eburudunum-Yverdon, station d'une flotte militaire au Bas-Empire, Revue d'histoire suisse*, 1937, p. 83-95. Sur le fort d'Yverdon, voir Grenier, *op. cit.*, p. 393-394.

[97] *Infra* p. 628 sqq.

L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME PORTUAIRE ROMAIN

Il convient maintenant, après avoir tenté d'étudier l'histoire des diverses bases militaires de l'Empire, d'esquisser l'évolution générale du système portuaire dont Rome a disposé à travers le temps. Ce propos se heurte toutefois à plusieurs difficultés, car les lacunes de nos connaissances, déjà sensibles lorsqu'il s'agit d'étudier individuellement chaque site, s'accroissent et s'ajoutent les unes aux autres quand on veut examiner l'ensemble du dispositif naval de l'Empire. En outre, il est peu aisé, dans certains cas, de décider si tel port a eu réellement une fonction militaire régulière; dresser des cartes d'évolution chronologique du système portuaire romain présente dans ces conditions d'incontestables difficultés et des risques évidents. Le problème ne peut toutefois pas être éludé, bien que les historiens de la marine aient jusqu'à présent hésité à l'affronter : seule, en effet, une vue d'ensemble du réseau de bases navales dont a disposé l'Empire, à différents moments de son histoire, permet de mesurer l'évolution de la politique de Rome, les lacunes et les forces de sa marine de guerre.

Le réseau de bases à la fin de la République.

Les guerres civiles de la fin de la République ont vu un accroissement considérable des forces navales disponibles en Méditerranée : dans la mesure où le contrôle de la mer était indispensable pour transporter des troupes et s'assurer la maîtrise de l'Empire, chacun des adversaires a cherché à développer sa puissance maritime; Pompée d'abord, puis César, Sextus Pompée, enfin Antoine et Octave ont disposé d'effectifs non négligeables, en constante augmentation[1].

[1] Voir J. Kromayer, *Die Entwicklung der römischen Flotte vom Seeräuberkriege des Pompeius bis zum Schlacht von Actium, Philologus*, LVI, 1897, p. 426-91.

Cette situation, due à la nécessité des temps, paraît avoir pris de court les autorités sénatoriales, traditionnellement peu soucieuses d'équipements maritimes coûteux, depuis le second siècle. L'Italie de cette époque n'avait guère de véritable arsenal et s'en remettait surtout à ses alliés orientaux du soin de la défendre sur mer : les *naualia* de Rome brûlèrent en 44 et ne semblent pas avoir été remplacés[2]. Ostie manquait encore d'un bon port pour abriter de nombreux bâtiments, et lorsque Sextus Pompée y envoya ses galères effectuer un raid de pillage, aucune flotte, ni à Rome, ni aux bouches du Tibre ne tenta de l'intercepter[3]. La seule grande base italienne était Brindes, dont la possession joua un rôle important, tant dans les guerres entre César et Pompée que dans les luttes entre Octave et Antoine, car le port permettait de surveiller le passage de l'Adriatique et la route vers la Grèce et l'Orient[4]. Les îles, en revanche, contrôlaient les approches maritimes de l'Italie, mais le pouvoir romain ne sut pas toujours en garder la possession : Messine était certes une bonne base navale, tout comme *Caralis* ou *Alalia*, qui permettait d'exporter le bois de Corse, mais lors de la sécession de Sextus Pompée, ces approches naturelles de l'Italie étaient aux mains des rebelles, qui ne se faisaient pas faute de couper le ravitaillement en blé de l'*Urbs*[5].

Plus à l'ouest, les alliés maritimes traditionnels de Rome n'étaient plus guère en mesure de lui fournir une assistance importante, d'autant que leurs ports étaient fort éloignés du théâtre des opérations navales : Marseille, notamment, vit sa puissance sur mer déjà bien déclinante complètement ruinée par la victoire de César.

L'Italie est donc, à cette époque fort démunie en matière d'arsenaux : les flottes peuvent mouiller dans tel ou tel port, comme Tarente, *Vibo* ou *Rhegium*, lors de la lutte contre Sextus Pompée[6], mais il s'agit de refuges temporaires, dans des escales à vocation essentiellement commerciale. Des cales y subsistent probablement, mais en nombre insuffisant pour les escadres importantes qui doivent y relâcher.

[2] *Supra* p. 202.

[3] Florus II, 18, 2.

[4] Voir notamment César *BC*, III, 23 sqq. Appien *BC*, II, 58-9 et V, 56.

[5] Appien *BC* V, 97.

[6] *Vibo* : César *BC*, III, 101, 3; Appien *BC* V, 99, 103, 105; *Rhegium* : Dion Cassius XLVIII, 18 et 47.

La situation est toute différente dans le bassin oriental de la Méditerranée, où de nombreuses villes sont encore capables d'armer des vaisseaux de guerre : à plusieurs reprises, nos sources mentionnent des constructions navales en Asie, en Lycie, en Pamphylie, en Cilicie, en Syrie[7]. En Crète, à Chypre aussi, on équipe encore des galères[8].

De grands ports ont une activité militaire non négligeable : Rhodes, bien que sur son déclin, conserve encore une certaine puissance, théoriquement indépendante; Cyzique permet de contrôler les détroits; Ephèse joue déjà un rôle de plaque tournante, comme ce sera le cas sous l'Empire[9]. Surtout, Alexandrie abrite une flotte importante, qui règne en Méditerranée orientale, hors du contrôle romain jusqu'à Actium.

Certes, la plupart de ces bases sont, sinon sous la dépendance directe de Rome, du moins sous son influence : mais que les ports orientaux fassent défaut et la puissance navale de l'*Urbs*, qui repose précisément sur les alliés, s'effondre : c'est ce qui se produit pendant la première guerre de Mithridate, puisque l'Asie et la Grèce sont rapidement perdues, mais aussi lors des guerres civiles car Pompée d'abord, Antoine ensuite, contrôlent l'Orient et le réservoir de bateaux, le réseau portuaire que cette région représente[10]. Dès que le pouvoir qui tient l'Italie est en guerre contre celui qui domine en Orient, il se crée, en Méditerranée même, une frontière maritime, qui désavantage Rome : l'absence de base militaire permanente, d'organisation navale stable, en Italie, se fait chaque fois cruellement sentir; Rome manque d'arsenaux à sa disposition immédiate.

L'établissement de bases fixes sous Auguste (fig. 23).

Octavien, probablement sous l'influence d'Agrippa, devait changer cet état de choses, forcé qu'il y était par les circonstances. Le triumvir, après la défaite de sa flotte contre les escadres de Pompée, en 38, fait appel à Agrippa pour organiser une nouvelle

[7] César, *BC* III, 5; Cicéron, *Philippiques*, X, 4, 8; *ad Att.* XVI, 4, 4; Dion, XLVIII, 30, 2; Appien, *BC* IV, 60-82; Cicéron, *ad Fam.* XII, 13; Appien V, 2; César *BC* III, 5; Appien, *BC* II, 88; Josèphe, *AJ* XIV, 2, 4.

[8] Appien, *BC* V, 11 et IV, 61.

[9] Plutarque, *Brutus* 28; *CIG* 3668.

[10] *Infra* p. 457 sqq.

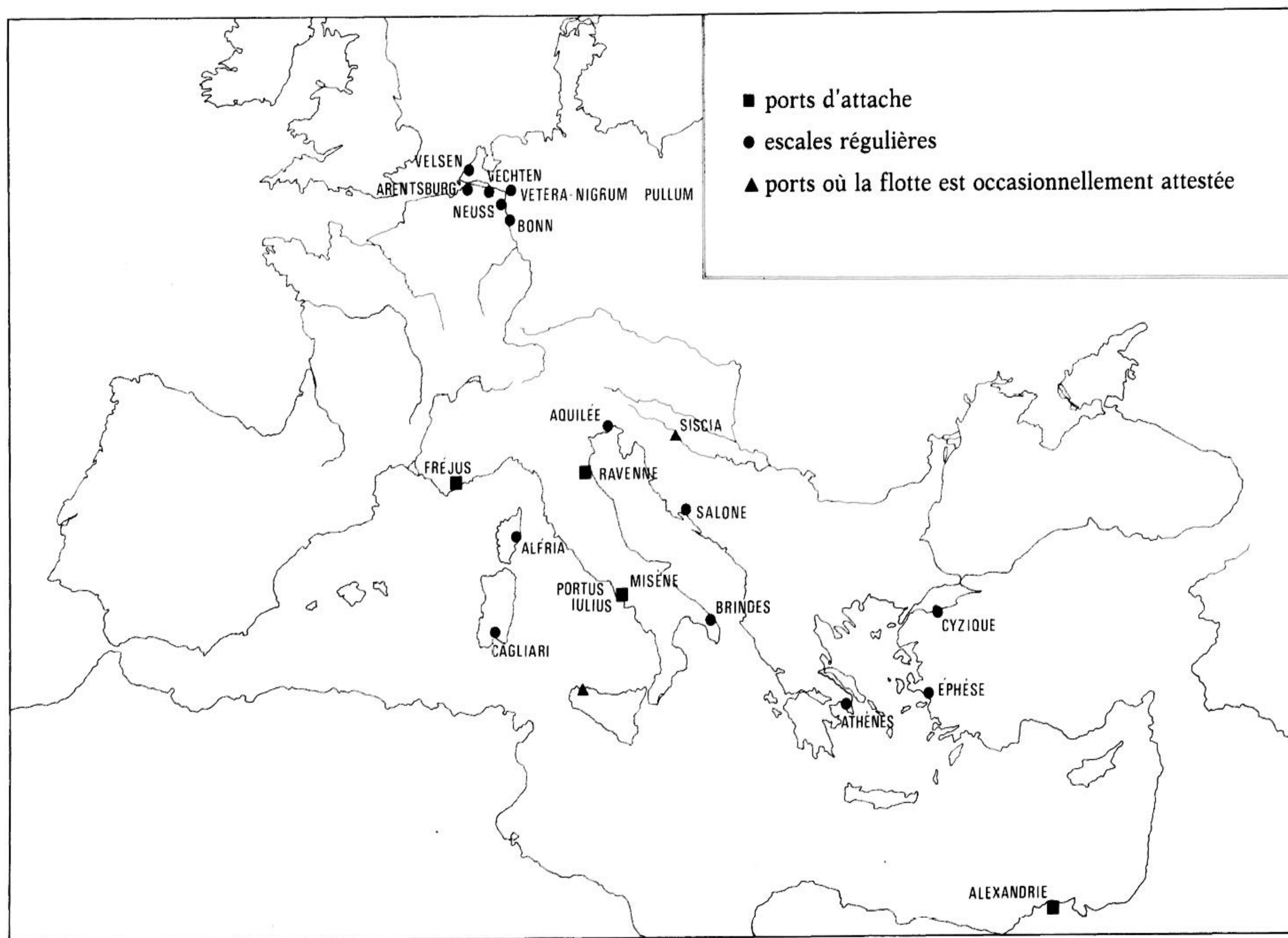


Fig. 23 – Les ports militaires de l'époque augustéenne.

flotte[11]. Le nouvel amiral, comprenant la nécessité de disposer d'une bonne base près du théâtre des opérations, s'installe dans la baie de Pouzzoles, près des abondantes forêts de l'Averne : certes, l'existence du *Portus Iulius* fut sans doute brève, et ne dura peut-être pas au-delà de la victoire de Nauloques, en 36[12]. L'idée qui avait été lancée de créer un grand port militaire en Campanie devait toutefois être reprise plus tard, avec l'installation de Misène. A la fin du règne d'Auguste, l'Italie disposait, avec Ravenne et Misène, de deux bases navales permanentes, bien entretenues, qui contrôlaient sur les deux mers les approches maritimes de la péninsule. Auguste et Agrippa avaient ainsi compris que la création d'une marine professionnelle passait par la construction d'arsenaux bien équipés et régulièrement entretenus, à la différence de ce qui se passait sous la République.

L'Italie disposait en outre d'autres bases moins importantes, mais utiles comme relais pour la navigation ou comme point de départ pour des opérations terrestres : Brindes reste encore à l'époque un port actif militairement et l'on y signale à plusieurs reprises des bateaux de guerre. La présence d'une escadre à Aquilée est liée, sans doute, à l'intérêt que montre le pouvoir romain pour la conquête de l'arc alpin et celle des régions rhéto-danubiennes.

Hors de la péninsule, la situation a aussi changé quand on la compare à celle des dernières années de la République. Les îles continuent certes à abriter les escadres romaines, sinon en entretenant des détachements permanents, du moins en maintenant sur place des arsenaux où les bateaux peuvent réparer. Mais de nouvelles bases, plus importantes, apparaissent en Occident : à *Forum Iulii*, une partie de la flotte prise à Actium est abritée, et le port militaire reste actif pendant toute l'ère julio-claudienne. Salone commence sans doute à accueillir des vaisseaux de guerre de façon permanente, après la conquête de la Dalmatie, dans les années qui précèdent Actium.

On voit donc se constituer un réseau de bases fixes, avec des arsenaux capables d'abriter et de réparer des vaisseaux. Les routes maritimes qui mènent vers l'Italie sont ainsi jalonnées de relais où l'on peut relâcher, et qui protègent la péninsule.

[11] *Infra* p. 470.
[12] *Supra* p. 170.

En Orient, en revanche, la situation semble moins évoluer : les ports traditionnels, beaucoup plus nombreux qu'en Occident, accueillent à l'occasion les navires militaires romains, mais sans constituer vraiment de bases fixes. Seule Alexandrie, désormais aux mains de l'Empereur, sert de port à une nouvelle escadre, la *Classis Alexandrina*, chargée de remplacer la marine lagide[13]. Athènes et probablement Cyzique accueillent sans doute régulièrement dans leurs arsenaux les escadres en déplacement. Le bassin oriental de la Méditerranée comprend en outre des cités ou des territoires encore autonomes qui entretiennent des flottes alliées de Rome : Rhodes, Périnthe, peut-être Césarée de Palestine[14].

Une des nouveautés de l'époque vient aussi de ce que la marine romaine, pour la première fois de son histoire, s'installe durablement hors de la Méditerranée : la conquête de la Germanie impose l'utilisation du réseau fluvial et l'Empire équipe sur le Rhin une série de ports qui servent à sa marine, avec une base principale à Cologne.

Le changement est donc sensible par rapport à l'époque républicaine : à la fin du règne d'Auguste les forces navales de Rome sont concentrées en Italie ou sur ses abords immédiats; en même temps, toutefois, le pouvoir commence à installer certaines forces maritimes à la périphérie de l'Empire, en fonction des nécessités militaires immédiates.

Les bases navales au début du second siècle après J.-C. (fig. 24).

Certains des principes de la politique navale romaine semblent évoluer, notamment à partir du règne de Claude, pour laisser place à un dispositif définitivement constitué vers la fin du premier siècle après J.-C., ou au tout début du second siècle.

Les fondements mêmes du système établi par Auguste, et qui reposait prioritairement sur la défense des approches maritimes de l'Italie, demeurent : les flottes centrales gardent leurs ports de Misène et de Ravenne, les plus importants du monde romain; mais certaines des bases en usage sous le premier Empereur disparaissent peu à peu, sans que cette disparition puisse être précisément datée : c'est le cas de *Forum Iulii*, d'Aquilée, de Brindes.

[13] Sur la date de cette création, *infra* p. 493.
[14] Sur ces marines alliées, *infra* p. 497 sqq.

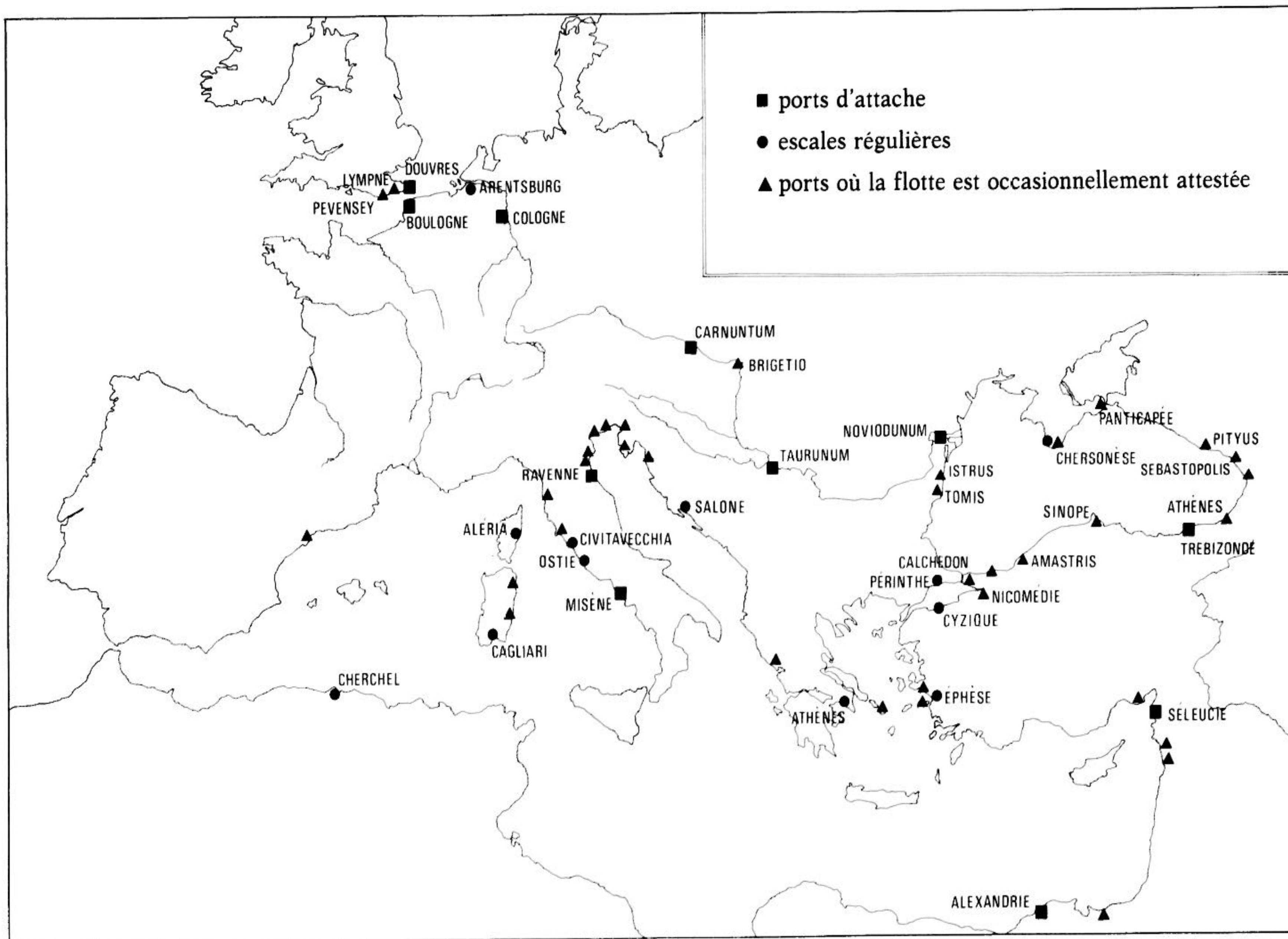


Fig. 24 – Les ports militaires au dcuxièmc sièclc après J.-C.

Cette évolution n'est guère étonnante si l'on considère que la Gaule, les Espagnes, et l'arc alpin, désormais pacifiés, ont moins besoin d'une présence militaire permanente et de renforts immédiats pouvant transiter par les ports militaires.

A l'inverse, on constate clairement que les forces navales se déplacent vers la périphérie de l'Empire, excepté, naturellement, les deux flottes centrales. La percée de Rome vers les mers extérieures s'affirme avec la création de la *Classis Britannica*, nécessitée par la conquête de la Bretagne, ou avec l'installation de la *Classis Pontica*, consécutive à l'occupation des rivages pontiques. On voit ainsi apparaître de nouvelles bases, *Rutupiae*, puis *Dubrae* sur la Manche, Trapezunte sur le Pont, avec d'autres petits ports tout le long du rivage oriental et septentrional du Pont-Euxin.

De même, sur les fleuves frontaliers, on voit s'installer de nouvelles infrastructures portuaires, avec les bases principales de *Taurunum* en Pannonie, et de *Nouiodunum*, en Dacie, ce qui n'exclut pas l'existence de nombreux relais le long du fleuve, jusqu'à la mer.

En Méditerranée même, la création de la *Classis Syriaca* permet d'intervenir plus efficacement sur le *limes* oriental[15]. Divers ports favorisent la présence des flottes romaines le long d'un axe Italie/Grèce/Asie Mineure/Syrie. De même, les détroits de la Propontide sont plus que jamais fréquentés, même si aucune escadre ne s'y installe de façon permanente. Cyzique, Périnthe, Nicomédie y jouent un rôle important de relais entre la Méditerranée et le Pont, entre l'Europe et l'Asie. Enfin, en Afrique, le port de Cherchel, peut-être dès le règne de Caligula ou de Claude, permet d'abriter des bateaux de guerre[16].

Le système s'est donc lentement transformé pendant tout le premier siècle, mais il reste stable par la suite, sans apparente modification. Les principes essentiels de la politique navale augustéenne, qui étaient de protéger d'abord l'Italie, se sont peu à peu affaiblis, sans pourtant disparaître : les flottes centrales, devenues prétoriennes, sans doute sous les Flaviens[17], contrôlent toujours la Péninsule, mais elles interviennent fréquemment hors d'Italie; on les rencontre à Séleucie, à Alexandrie, dans le Pont Euxin, en Asie

[15] Sur la date de cette création, *infra* p. 513.
[16] *Supra* p. 244.
[17] *Infra* p. 516.

où elles envoient des vexillations[18]. En revanche, les escadres provinciales se sont renforcées, tant sur mer que sur les fleuves. L'ensemble des forces navales et de leurs arsenaux donne désormais l'impression d'être surtout concentré sur la frontière nord de l'Empire, alors que certaines régions de la Méditerranée, notamment l'Occident, restent vides de bateaux de guerre. Seule la création sous Trajan, en Italie même, de *Centumcellae* semble contredire cette évolution : le port, en réalité, sert de relais technique, au nord du Tibre, pour les bateaux qui naviguent vers l'Occident ou l'Afrique.

La situation au Bas-Empire (fig. 25).

Déterminer avec exactitude l'évolution du système portuaire romain au Bas-Empire est encore plus malaisé qu'à la période précédente tant il est vrai que nos sources sont lacunaires et mal datées. La situation, au cours même du quatrième siècle est d'ailleurs vraisemblablement très mouvante.

La disparition presque totale de nos renseignements épigraphiques ne permet pas d'avoir une idée exacte de la situation pour le début du quatrième siècle : en Italie même, Misène et Ravenne semblent rester deux bases importantes, mais il est impossible de dire si d'autres ports ont joué un rôle dans le dispositif naval romain : on est mal renseigné sur les débuts du port militaire d'Aquilée, mentionné dans la *Notitia Dignitatum* pour la fin du quatrième siècle ou le début du cinquième, sur *Centumcellae*, qui n'est plus signalé dans la *Notitia*, pour Ostie, qui n'est plus cité. Pour l'Orient, la hiérarchie de nos sources est inversée : on a plus de renseignements pour le début ou le milieu du quatrième siècle que pour le début du cinquième siècle, car la *Notitia* est muette sur l'existence de forces navales en Méditerranée orientale; nous savons pourtant que des escadres importantes existent à Constantinople sans doute depuis la création de la ville, en Syrie, à Séleucie, en Egypte, à Alexandrie, en Grèce à Thessalonique. Dans le Pont Euxin, en revanche, nos sources sont totalement lacunaires, mais il est difficile de croire que la défense de la Mer noire pouvait se faire sans l'existence d'un réseau de bases solides pour relayer les escadres parties de Constantinople.

[18] Sur les différentes vexillations des flottes prétoriennes, *infra* p. 374 sqq.

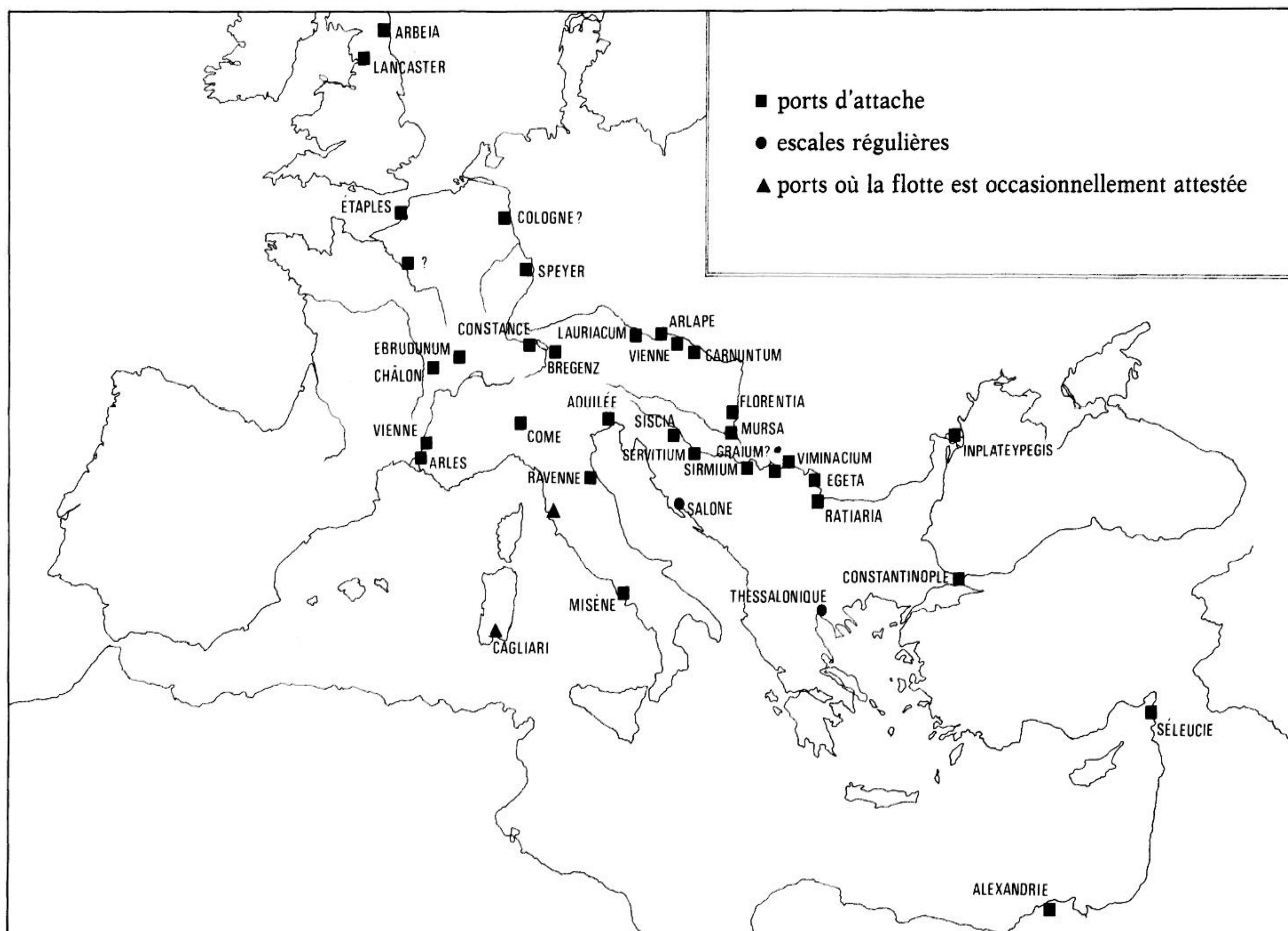


Fig. 25 – Les ports militaires au quatrième siècle après J.-C.

On est apparemment mieux renseigné, sur les fleuves et les lacs d'Europe par la *Notitia*, qui mentionne de nombreux ports militaires, notamment en Gaule et sur le Danube. Mais cette accumulation de flottes locales ne doit pas faire croire à un renforcement des marines du *limes*; il s'agit plutôt d'un émiettement de forces jusque-là concentrées[19], au moins sur le Danube; en Gaule, en revanche, ou en Italie et en Rhétie, la présence de flottes fluviales et lacustres correspond à de véritables créations.

On a donc l'impression, à cette époque, d'une atomisation générale des forces navales, certaines régions étant particulièrement renforcées parce que davantage menacées. La conséquence en est que, vers la fin du quatrième siècle, l'Empire ne semble plus disposer d'escadres importantes et mobiles, mais d'une série de flottilles à compétence territoriale limitée, sauf sans doute la puissante escadre de Constantinople. L'Empire, au demeurant, abandonne à leur sort certaines régions périphériques particulièrement menacées, comme la Bretagne ou les côtes de la Gaule : non seulement celles-ci constituent un vide naval, depuis le Principat, mais la quasi-disparition d'une importante force maritime, dans le Pas-de-Calais, lieu obligé de passage des pirates nordiques, expose les Gaules et les Espagnes aux dévastations[20].

[19] Sur les politiques navales de cette période voir p. 623 sqq.
[20] Sur la disparition de la *Classis Britannica*, *infra* p. 627.

TROISIÈME PARTIE

LES MISSIONS

LA FLOTTE ET SES MISSIONS

Il convient naturellement de s'interroger sur les raisons qui ont pu pousser les dirigeants romains à maintenir sur pied de guerre un important réseau de bases, destinées à recevoir des bâtiments de combat, alors que l'Empire jouissait globalement de la paix. Il nous faut donc maintenant définir les missions qui étaient confiées à la marine, et la politique navale qui imposait leur exécution.

Curieusement, cette question, pourtant fondamentale, n'a guère préoccupé les historiens. Tous ou presque soulignent l'inutilité des flottes de guerre sous l'Empire. Faute de pouvoir expliquer leur présence, ils passent en revue les événements de la politique intérieure romaine, pour chercher en quoi les flottes y furent mêlées. O. Fiebiger d'abord, puis C. Starr, C. Courtois et enfin D. Kienast sont, sur ce point, globalement d'accord, même si leurs prémices divergent : les escadres avaient surtout à jouer un rôle dans les pronunciamientos impériaux. La crise de 68-69 aurait, à cet égard, été fondamentale puisque le contrôle des deux flottes prétoriennes et la loyauté des marins permirent à Vespasien de l'emporter. Comme l'écrit O. Fiebiger, «*non intererant bellis externis, sed discidiis discordiisque Romanorum*». En l'absence de troubles, la marine n'eut à s'occuper que de la police inutile des mers, réduite qu'elle était à «la pénible situation d'un officier qu'on aurait nommé sergent de ville», selon la méprisante expression de C. Courtois.

La marine a donc été vue, par ceux qui lui ont consacré le plus d'attention, comme un instrument inutile, uniquement employé à des missions subalternes, ou dévoyé dans un rôle de répression politique et sociale. Il devrait pourtant paraître absurde, et de mauvais raisonnement historique, de confondre les tâches purement accidentelles, et nullement prévisibles qui purent être confiées, en 69 par exemple, à la flotte, avec son rôle perma-

nent et fondamental. On ne crée pas une marine, arme coûteuse et technique, pour effectuer la police à terre. De ce qu'une troupe, essentiellement armée pour une guerre sur un théâtre extérieur soit, occasionnellement, utilisée pour rétablir l'ordre intérieur, ne signifie pas qu'elle a été conçue pour cette tâche, d'autant que sa loyauté n'est pas, a priori, plus certaine que celle des légions, pourtant mieux adaptées à ce travail. C'est là confondre fâcheusement la cause et l'effet. S'il est vrai que la marine romaine a pu être un instrument de pouvoir personnel entre les mains de certains empereurs, nous doutons fortement qu'elle ait été prévue pour cette tâche, pas plus, en tout cas, que les légions du *limes*, qui jouaient dans la vie intérieure de l'*Urbs* un rôle mouvementé, mais dont la mission essentielle et fondamentale n'était pas d'effectuer des coups d'état. L'intervention de la marine dans la vie politique de l'Empire a été limitée et occasionnelle; la flotte avait à remplir d'autres tâches plus importantes, qu'il convient de définir.

* * *

Bien des historiens, dès l'Antiquité, ont tenté d'analyser le phénomène de la piraterie[1]. Celle-ci a sévi pratiquement durant toute l'histoire de la Méditerranée, jusqu'au milieu du dix-neuvième siècle[2], avec de rares moments d'accalmie, dont l'Empire romain, croit-on généralement, est le meilleur exemple. Sans entrer ici dans les détails, ni examiner les causes économiques et sociales de la piraterie, rappelons qu'on désigne sous ce terme des pratiques assez différentes.

[1] Bonne analyse du phénomène chez Thucydide I, 5. Sur la piraterie antique, le livre de J.-M. Sestier, *La piraterie dans l'Antiquité*, Paris, 1880, est désormais bien vieilli; on verra plus volontiers H. Ormerod, *Piracy in the ancient world*, Liverpool, 1924. On trouvera une étude rapide du phénomène dans Ch. Périnet, *La piraterie dans la latinité*, *Caesarodunum*, 1968, p. 75-80. Pour la piraterie en Grèce, on ajoutera E. Ziebarth, *Beiträge zur Geschichte des Seeraubs und Seehandels in alten Griechenland*, Hamburg, 1929. Pour la piraterie au dernier siècle de la République, voir les ouvrages d'E. Maroti cités *infra* p. 458. Voir aussi P. Brulé, *La piraterie crétoise hellénistique*, An. lit. Univ. Besançon, 1978.

[2] Pendant la guerre de Crimée, des vaisseaux de guerre britannique patrouillaient encore dans l'Egée pour chasser les pirates turcs.

L'une des formes les plus banales en est le pillage des épaves, pratiqué soit par les pêcheurs, soit par les populations qui habitent au bord de la mer. Il va sans dire que, bien souvent, le naufrage est provoqué directement par ceux à qui le pillage profite, selon une pratique fort ancienne longtemps en usage. On en trouve des échos dans les romans grecs et latins, notamment un passage du *Satyricon*, où Giton, Encolpe et Eumolpe, ayant abandonné le navire de Lichas en perdition, ont peur d'être pris à partie par des pêcheurs pillards[3]. Mieux toutefois que cette amplification burlesque, traditionnelle dans le roman antique et dont on trouve encore des exemples nombreux dans la littérature impériale[4], une loi d'Hadrien, interdisant aux propriétaires côtiers la pratique du droit de naufrage et de pillage des épaves, témoigne de la permanence de cette coutume et du danger qu'elle faisait courir à la navigation[5].

Une autre forme de piraterie, fort courante dans l'Antiquité comme à toute époque, est constituée par la course : entendons par là, non la course patentée régulièrement par un état en guerre contre un autre, mais la course pratiquée spontanément par des populations maritimes privées d'un sol riche, bloquées sur leur côte par un arrière-pays montagneux; la piraterie, favorisée par les nombreux refuges qu'offre le rivage méditerranéen, est alors, pour ces populations, le seul moyen d'existence; c'est ce phénomène qu'analyse Thucydide, et qui menaça un temps la République, jusqu'à ce que Rompée l'en délivrât[6].

Pirates, λήσθαι, *piratae, latrones* sont aussi tous ceux qui prennent la mer et se soulèvent contre l'ordre romain : les termes entretiennent évidemment la confusion entre les différentes formes de piraterie; ils désignent tant le brigand que le rebelle politique qui, tel Sextus Pompée ou plus tard le peuple Juif, ou même un parti de Barbares embarqués sur les rivages du Pont ou de la

[3] Pétrone CXIV, 14.

[4] Cf. Dion Chrysostome, *Euboïque*, XXXI (cité par *Rougé* p. 340, n. 4); Sénèque le Rhéteur, *Controverses* I,6 et 7; VII,1 (cité par *Rougé* p. 465, n. 5).

[5] *Digeste* XLVII,9,7 (cité par *Rougé* p. 340) : *Ne quid ex naufragio diripiatur, uel quis interueniat colligendis eis, multifarium prospectum est. Nam et diuus Hadrianus edicto praecepit, ut hi, qui iuxta litora maris possident, scirent, si quando nauis uel inficta uel fracta intra fines agri cuiusque fuerit, ne naufragia deripiant... De his autem quos diripuisse probatum sit, praesidem, ut de latronibus graue : sententiam dicere*. Sur le droit d'épave, voir *Rougé loc. cit*.

[6] Thucydide I, 5.

Mer du Nord, pille les côtes, razzie le bétail, et arraisonne les bateaux de commerce, quels que soient par ailleurs ses motifs, ou les causes profondes de cette atteinte au *ius gentium* et à l'ordre établi par Rome. L'Empire, malgré la paix, malgré la sécurité, a connu sur terre un réel phénomène de brigandage, endémique, latent, que les autorités n'ont jamais pu totalement réduire[7] : il serait étrange et anormal que la mer seule ait été totalement sûre.

On croit bien souvent que la répression de la grande piraterie par Pompée, en 64, délivra la Méditerranée de ce phénomène jusqu'au Bas-Empire : les historiens de la marine impériale n'ont d'ailleurs pas consacré une seule ligne à son étude, partant de l'idée implicite que le problème n'existait plus. Il est vrai que la menace sur l'unité même de la Méditerranée avait disparu après les opérations de Pompée; et si l'on excepte l'épisode de son fils Sextus, la sécurité des relations maritimes, indispensable à la vie même de l'Empire, puisqu'elle conditionnait le commerce et le ravitaillement de l'*Urbs*, ne fut plus menacée gravement jusqu'à l'époque Vandale[8].

La piraterie n'a pas toutefois cessé du jour au lendemain : dans le *Pro Flacco*, Cicéron rappelle qu'en 62, des pillards sévissent toujours au large des côtes syriennes[9]. Il en est toujours de même en 55, au témoignage de Dion Cassius[10]; des pirates combattaient dans l'armée égyptienne contre César, si l'on en croit celui-ci[11]. En 44, les gens de Dymè, chassés de leurs terres, s'adonnent encore au pillage en mer[12]. Nul doute, de surcroît, que les amiraux de Pompée le Jeune ne se soient comportés, bien souvent,

[7] Sur ce phénomène du «brigandage» et ses différentes formes, voir la synthèse de R. Mac Mullen, *Ennemies of the Roman Order*, Rome, 1966.

[8] Sur les opérations de Pompée, voir P. Gröbe, *Zum Seeräuberkriege des Pompeius Magnus in 67 v. Christus, Klio*, 10, 1910, p. 374-389; M. Gelzer, *Pompeius*, Berlin, 1959². J. Leach, *Pompey the Great*, Londres, 1978; R. Seager, *Pompey, a political biography*, Oxford, 1979.

[9] Cicéron, *Pro Flacco*, 31; *ibidem* 29; l'orateur écrit, parlant de Pompée : *Ille enim classis praedonum, urbis, portus receptacula sustulit, pacem maritimam summa uirtute atque incredibili celeritate confecit; illud uero neque suscepit neque suscipere debuit ut, si qua uspiam nauicula praedonum apparuisset, accusandus uideretur*, preuve que si la menace principale avait disparu, la piraterie n'était pas totalement éradiquée.

[10] Dion XXXIX, 56 et 59.

[11] César, *BC* III, 110; mais il peut s'agir de propagande.

[12] Cicéron, *ad Att*. XVI, 1.

en «pirates», arraisonnant les convois et pillant les côtes[13]. Rappelons enfin que la piraterie illyrienne ne fut matée par Octave qu'à la veille d'Actium[14].

Quelle fut la situation sous l'Empire? «*Mare pacaui a praedonibus*» dit fièrement Auguste dans le testament d'Ancyre[15]. De fait, au moins pendant les deux premiers siècles après J.-C. n'entendons-nous plus parler de menaces graves sur la sûreté des communications maritimes de la Méditerranée.

Toutefois, cette paix n'était qu'une paix armée, et de surcroît précaire : à plusieurs occasions, en effet, nous entendons parler de reprises de la piraterie, qui, malgré des répressions assez rapides, n'en sont pas moins le signe certain que la sûreté des mers n'était due qu'à l'existence d'une flotte puissante : dès 6 après J.-C., des troubles sont signalés tant en Sardaigne qu'en Cilicie, où les habitants recommencent leurs méfaits[16]. La tactique de ces λησταί est simple : elle consiste à attendre du haut des montagnes que des bateaux longent la côte, ou fassent relâche la nuit pour les surprendre en fondant dessus rapidement à l'aide d'embarcations légères mais rapides. Cette tactique est immuable : elle apparaît dans les romans grecs et latins[17] et sera plus tard décrite par Ammien Marcellin dans des termes identiques[18]. Sous Claude encore, des troubles éclatent en Cilicie, et Tacite décrit ainsi la façon de faire des pirates : «*Troxobore duce montes asperos castris cepere atque inde decursu in litora aut urbes uim cultoribus et oppidanis ac plerumque in mercatores et nauicularios audebant*[19]. Les auteurs anciens ont beau célébrer la paix maritime et la liberté des mers,

[13] Voir par exemple les passages d'Appien, *BC* V, 67, 72, 77. Le terme de «pirate» appliqué à Sextus trouve évidemment son origine dans la propagande d'Octavien, qui souligne ainsi l'opposition entre les deux Pompée, le père et le fils.

[14] Appien, *Ill.* 16.

[15] *Mon. Ancyre* XXV.

[16] Dion, LV, 28,2. Pour H. Ormerod, toutefois, (*op. cit.* p. 257), il s'agit plutôt de brigands. Il est vrai que le terme de ληστής est ambigu et peut désigner tant des pirates que des brigands; toutefois, on aurait tort d'opposer de façon trop stricte les uns aux autres, comme le montre le texte de Tacite cité n. 19 *infra*.

[17] Par exemple Achille Tatius, *Les aventures de Leucippè et de Clitophon* (trad. Grimal éd. La Pléiade) III, 20 ou mieux encore Héliodore, *Les Ethiopiques, ibid.* I,I.

[18] Ammien XIV, 2.

[19] Tacite, *Annales* XII, 55.

tels Strabon et Pline : une piraterie endémique est sans cesse prête à renaître, comme le prouvent les textes que nous avons cités[20].

Plus grave, la révolte juive, sous Vespasien, menaça les approvisionnements de Rome, car les rebelles pratiquaient la piraterie au large des côtes d'Egypte, interceptant les convois de blé[21]. Les textes ne disent pas clairement si les soulèvements postérieurs, notamment sous Trajan, mirent en péril la sécurité maritime, mais l'envoi de renforts navals en Syrie, sous la conduite de Q. Marcius Turbo, pour châtier les rebelles, peut le laisser penser[22].

En Méditerranée encore, un raid de barbares Costoboques venus du Pont, comme il s'en produira fréquemment à partir du troisième siècle, ravage les rivages de la Grèce, sous le règne de Marc-Aurèle[23]. Surtout, sous cet Empereur, les Maures, probablement venus du Rif, traversent le détroit de Gilbratar et viennent piller l'Espagne du sud, peut-être à plusieurs reprises[24].

Il est clair, dans ces conditions, que la paix maritime de l'Empire, pour être solide et libre de toute menace majeure, n'en est pas moins fragile et fondée exclusivement sur la présence et la force de la marine; le péril est constitué tant par une piraterie «locale», endémique, qui va, on l'a vu, du pillage des épaves à l'attaque des vaisseaux de commerce, lorsqu'ils longent certaines côtes, que par la révolte massive de populations superficiellement sou-

[20] Strabon, III, 2,5; Pline, *HN* II, 45.

[21] Josèphe, *BJ* III, 414 sqq. Cf. *Kienast* p. 88-89. Sur cette révolte, voir A. Friks, *Aspects of the Jewish revolt in AD 115-117, JRS*, 51, 1951, p. 98-104.

[22] Voir notamment Eusèbe, *Hist. Eccl.* IV, II; Pflaum, *Procurateurs*, p. 205; *Starr* p. 112-113.

[23] *CIL* VI, 31856 (*Cursus* de L. Iulius Vehilius Gratus Iulianus) et l'article de A. von Premerstein, *Kostoboken, RE*, XI, 2, col. 1507. On verra désormais l'interprétation de J. Kolendo, *Un romain d'Afrique élevé dans les Carpathes, Kilomata*, 1977, n° 304, p. 180-185; *id. Acta Musei Napocensis*, XV, 1978, p. 125-130.

[24] *SHA, Vita Marci* XXI : *Quum Mauri Hispanias prope uastarent, res per legatos bene gestae sunt*; *SHA Vita Severi* II : *Sed dum in Africa est pro Baetica ei Sardinia attributa est quod Baeticam Mauri populabantur*; inscription de *Singilla Barba : Dessau* 1354 a, et *cursus* de L. Iulius Vehilius Gratus Iulianus, *cit. sup.* Ces événements sont datés par R. Thouvenot, *Les incursions des Maures en Bétique sous le règne de Marc Aurèle, REA*, 1939, p. 20-28 (id. *Essai sur la Province romaine de Bétique*, Paris, 1940) en 172-173 puis en 175 (Voir aussi A. von Premerstein, *Untersuchungen zur Geschichte des Kaisers Marcus, Klio*, XII, 1912, p. 155). En revanche Pflaum, *Carrières* p. 461-463 et p. 590 propose une chronologie différente : 1e invasion dès 168; 2e invasion sous Septime Sévère, vers 198. Mais sur cette chronologie désormais infirmée par la table de Banasa, *infra* p. 565. En dernier lieu, P. Le Roux, *L'armée romaine, op. cit.* p. 373-377.

mises, qui n'attendent qu'un moment de relâchement dans la surveillance militaire pour menacer la liberté des mers et des rivages.

Telle est la situation en Méditerranée; mais elle est bien plus troublée sur les mers extérieures : en Gaule, jusque sous Claude, et de nouveau sous Marc-Aurèle, les rivages de la Mer du Nord sont pillés par des Chauques qui s'embarquent sur des vaisseaux légers, comme le feront plus tard les Francs et les Saxons[25]; en Mer Rouge, où la piraterie est endémique, les navires de commerce romains qui naviguent vers l'Inde doivent embarquer des archers pour se protéger[26]. Mais c'est surtout le Pont-Euxin qui est menacé et qui constitue le point faible du dispositif naval romain, puisqu'il communique avec la Méditerranée : sous Tibère, une inscription d'Ilion mentionne des actes de piraterie dans l'Hellespont[27]; Strabon, puis Tacite, décrivent les bateaux (*camarae*) qui servent aux Barbares pour embarquer et piller les convois et les côtes : «Ces peuples en équipent des flottilles, et, navigant pour s'attaquer tantôt à des navires marchands, tantôt à un territoire ouvert, ou même à une ville, ils détiennent la maîtrise de la mer. Il arrive que les dynastes du Bosphore leur prêtent assistance en mettant à leur disposition des lieux d'ancrage, une place de marché, le moyen d'exposer leurs prises pour les vendre. Quand ils retournent dans leurs villages, ne pouvant y mettre leurs camares à l'ancre, ils les chargent sur leurs épaules pour les transporter dans les forêts, car c'est là qu'ils ont leur habitat, y cultivant un sol misérable. Ils les descendent de nouveau à la mer quand vient le temps de la navigation. Ils procèdent de la même manière également là où ils ne sont pas chez eux, grâce à la connaissance qu'ils ont des lieux boisés. Ils y cachent donc leurs camares et partent à pied écumer la région, de nuit comme de jour, pour y faire des esclaves... Les territoires soumis aux Romains sont moins secourus, à cause de la négligence des gouverneurs qu'ils envoient».

On comprend, après cette description de Strabon, que le gouvernement impérial ait jugé bon d'envoyer des flottes militaires dans le Pont[28]. Lors de la grande crise de 68-69, la flotte romaine s'est à peine retirée qu'un ancien préfet de la flotte royale du

[25] Tacite, *Annales* XI, 18.
[26] Pline, *HN* VI, 101 et 176.
[27] *CIG* 3612 = *IGRR* IV 219.
[28] Tacite, *Histoires* III, 47,3; Strabon XI, 2,12.

Pont, Anicetus, en profite pour se livrer au pillage[29]. Si l'on entend moins parler de ces régions au second siècle, elles reviendront au premier plan des préoccupations navales romaines dès le règne des Sévères.

Telle est la situation, sous le Principat, alors que règne la paix. Il n'est évidemment pas question de noircir un tableau globalement riant : les deux premiers siècles de l'Empire ont représenté la seule longue période de véritable sécurité qu'ait connue la Méditerranée, avant l'époque contemporaine. Cette paix était due, toutefois, à la puissance des armes : Rome n'avait pas, apparemment, d'adversaire à sa mesure, parce que la force et la technicité de la marine impériale empêchaient tout ennemi de se développer. Pourtant, certains indices montrent que la situation pouvait assez rapidement se détériorer, tout particulièrement dans le Pont et en Mer du Nord, espaces marins bordés par des terres que Rome ne contrôlait pas totalement. En Méditerranée même, l'existence de zones mal soumises, comme la Cilicie ou le Rif, entretenait, sinon l'agitation, du moins une forme de menace. L'Empire avait donc des adversaires, qu'il combattait effectivement sur les fleuves du *limes*, qu'il tenait en respect partout ailleurs, par la puissance de ses armées et de sa marine.

Or cette paix était fragile, les événements du troisième siècle se chargèrent de le montrer. Dès le règne des Sévères, en effet, la situation commence à se détériorer[30]. Mais c'est surtout à partir de Valérien que la piraterie reprend, sous forme de raids limités d'abord, dans le Pont et en Mer du Nord, puis sous forme d'invasions massives, qui infestent même la Méditerranée, une fois franchies les Dardanelles. On verra plus loin le détail de ces opérations compliquées[31]. La paix maritime était rompue, et Rome avait plus que jamais besoin de sa flotte; même après le rétablissement dû à la Tétrarchie et à Constantin, une certaine forme d'insécurité s'installa, légère en période de paix générale, mais rapidement grave dès que le pouvoir central se montrait faible. Dans la Manche et dans l'Atlantique, c'est en permanence que se manifestent alors les incurions franques et saxonnes. Enfin, l'invasion Vandale ruinera l'unité de la Méditerranée : Rome, on le voit, ne manquait pas d'adversaires, effectifs ou potentiels, même sur mer.

[29] Tacite, *Hitoires* III, 47-48.

[30] *Infra* p. 570 sqq.

[31] Cf. *infra* p. 605 sqq.

LES MISSIONS DE COMBAT

Il peut paraître paradoxal de parler des missions de combat de la marine romaine, sous l'Empire, alors que régnait la paix. C'est à cause de cette contradiction que bien des historiens ont estimé que les flottes, après Actium, ne servaient plus à rien, persuadés qu'ils étaient que des escadres militaires ne se justifient qu'en fonction d'une bataille à livrer. Ce sont parfois les mêmes qui déplorent, paradoxe bien plus étrange, que les Romains aient laissé décliner leur marine au troisième siècle! On ne saurait à la fois nier l'utilité d'une flotte en temps de paix, et déplorer qu'on ne la maintienne pas en état opérationnel[32].

Il est clair, pourtant, qu'à moins de savoir prévoir l'histoire, Auguste ne pouvait deviner que ni lui, ni ses successeurs immédiats, n'auraient jamais plus à livrer de guerre navale. Pour éviter de renouveler les erreurs de la République[33], l'Empire se devait d'avoir une flotte en état de marche, donc entraînée et capable de livrer bataille. Au demeurant, la paix, assurée en Méditerranée, ne l'était pas sur les mers extérieures. L'une des missions essentielles de la marine romaine, était donc de se préparer à une guerre, même hypothétique, paradoxe de toute armée, en temps de paix. Il va de soi qu'une fois revenus les troubles en Méditerranée, cette tâche redevenait prioritaire.

Les Romains, dira-t-on, n'avaient pas une vue aussi nette des choses, et le concept de «dissuasion» est purement moderne. On le trouve pourtant très clairement exprimé chez Végèce, précisément au début de son exposé sur l'art naval : «*Romanus autem populus pro decore et utilitate magnitudinis suae non propter necessitatem tumultus alicuius classem parabat ex tempore, sed, ne quando necessitatem sustineret, semper habuit praeparatam. Nemo enim bello lacessere aut facere audet iniuriam ei regno uel populo quem expeditum et promptum ad resistendum uindicandumque cognoscit*» : «Or le peuple romain, depuis longtemps, équipait une flotte pour

[32] C'est le cas, par exemple, de *Courtois* qui écrit (p. 41) : «Ce qui frappe, en somme, quand on regarde d'un peu près ce qu'étaient les flottes des deux premiers siècles, c'est leur médiocre utilité». Mais le même auteur déplore, deux pages plus loin, l'affaiblissement de la marine quand le danger se présente au troisième siècle.

[33] Sur cette politique navale républicaine, voir *infra* p. 457 sqq.

la gloire et l'utilité de sa grandeur, non parce qu'un danger soudain la rendait nécessaire; au contraire, pour ne pas avoir un jour à supporter cette nécessité, il eut toujours une flotte toute prête. Car personne n'ose déclarer une guerre ou causer du tort au pays ou au peuple qu'on sait fin prêt et résolu à résister et à sévir»[34].

Les flottes impériales ont donc continué, même en temps de paix, à s'entraîner à la guerre d'escadre : Claude en fit une belle démonstration, sur le lac Fucin, en offrant au peuple un combat naval en vraie grandeur[35]. L'usage des Naumachies, la peinture de marines sur les murs des maisons pompéiennes attestent que le monde méditerranéen n'oubliait pas qu'il devait sa tranquillité à la force armée[36].

Les ouvrages théoriques.

Il peut paraître a priori surprenant que l'Antiquité romaine n'ait pas conservé de traités d'art naval. L'Empereur Léon VI écrira, il est vrai, qu'on n'avait rien publié sur ce sujet, avant que lui-même ne prît la plume[37]. Mais cette affirmation est probablement présomptueuse, et les sources antiques étaient déjà perdues, lors de la rédaction de son traité.

La littérature militaire grecque était en effet abondante, et nous savons qu'Enée, à la fin de son traité de tactique, avait consacré plusieurs pages à l'étude de la guerre sur mer[38]. Mais, pour nous en tenir au domaine latin, rappelons l'existence des *Libri nauales* de Varron, qui devaient être encore lus au début de l'Empire, et surtout, des parties navales de Frontin, malheureusement perdues, mais qui ont vraisemblablement été la source de Végèce, pour son livre IV[39]. Ce dernier ne consacre pas, il est vrai, de longs développements à la guerre sur mer, mais il est l'unique

[34] Végèce IV, 31.

[35] Tacite, *Ann.* XII, 56.

[36] Liste de quelques naumachies dans *RE*, XVII, 2, col. 1970-1974; sur les marines pompéiennes, voir par exemple fig. 40.

[37] *Naumachica*, 1,1, p. 19.

[38] Sur Enée et son ouvrage perdu, A. Dain, *Les stratégistes byzantins, Travaux et mémoires*, II, 1967, p. 319.

[39] Sur les sources de Végèce, voir notamment D. Schenk, *Flavius Vegetius Renatus. Die Quellen der Epitoma Rei militaris, Klio*, Beiheft 22, Leipzig, 1930, notamment p. 72-83, où l'auteur montre que la source principale de Végèce pour le livre IV est Frontin.

témoin latin de la façon dont on concevait la tactique navale. En quelques courts paragraphes, l'auteur décrit le système militaire du Haut-Empire, avec ses bateaux, la façon de les fabriquer, quelques préceptes de navigation, empruntés parfois aux poètes; et, ce qui est plus important, il nous donne quelques renseignement sur l'armement des vaisseaux longs, et sur les tactiques suivies dans les combats sur mer. Malgré la sécheresse des préceptes de Végèce, malgré la nature compilatoire d'une œuvre plus livresque que véritablement technique, ces chapitres ont pour nous le grand intérêt d'être cohérents avec nos autres sources, notamment Syrianos.

Celui-ci puise aux meilleures sources : Enée, Végèce, et un Anonyme byzantin perdu, mais surtout son traité d'art naval est le dernier que nous ait conservé l'Antiquité, puisqu'on le date des cinquième/sixième siècles[40]; il offre donc pour nous l'intérêt de rassembler, avec de nombreux détails, les préceptes tactiques hérités de la tradition grecque, et transmis, par des intermédiaires perdus, jusqu'à lui.

Ce bref rappel historiographique montre la persistance, sous l'Empire, de traditions navales, qui s'expriment dans des ouvrages théoriques. Or, nous allons le constater, les préceptes de ces traités étaient appliqués le plus souvent, preuve que la guerre sur mer était encore un art bien vivant, et que les théoriciens ne faisaient pas seulement œuvre d'antiquaires en collationnant de vieux grimoires dépassés.

L'évolution de la guerre d'escadre depuis ses origines.

On considère d'ordinaire que les Romains étaient de mauvais marins, et même les ouvrages consacrés aux escadres militaires romaines, tel celui de J. H. Thiel[41], expriment ouvertement ce point de vue. A l'origine de ce jugement se trouve certainement Polybe : celui-ci relate, en effet, comment les Romains, n'ayant pas de flotte, s'emparèrent pendant la première guerre punique

[40] A. Dain, *Naumachica*, Paris, 1943, IV, p. 43-55; A. Dain, *Les stratégistes byzantins, Travaux et mémoires*, II, Paris, 1967, p. 342. Sur les sources de Syrianos, F. Lammert, *Die älteste erhaltene Schrift über Seetaktik, und ihre Beziehung zum Anonymus Byzantinus des 6. Jahrhunderts, zu Vegetius, und zu Aineias'Strategika, Klio*, 33, 1941, p. 271-288.

[41] J. H. Thiel, *Studies on the History of Roman sea-power in Republican times*, Amsterdam, 1946, p. 1-31.

d'un bateau Carthaginois, le copièrent, et acquirent la maîtrise de la mer, transformant le combat naval en combat d'infanterie[42] grâce à un stratagème nouveau, le *coruus*, qui leur permettait de grimper sur le pont ennemi. Que de gloses sur cet épisode, que de mépris pour ces Romains incapables de combattre sur mer comme de vrais marins et qui, paradoxe, sont vainqueurs, contre toutes les lois de la guerre! On ne saurait toutefois s'arrêter à cette anecdocte, dans la mesure précisément, où, à ce moment, les méthodes du combat sur mer avaient considérablement évolué, depuis la grande époque de la suprématie maritime d'Athènes.

Thucydide est indirectement responsable d'une vision trop rationaliste de la guerre : le récit qu'il fait des batailles de Patrai et de Naupacte, les discours qu'il prête à Phormion, la façon dont il décrit la supériorité athénienne sur mer, ont toujours paru aux historiens le modèle par excellence de la science navale, fondée sur une stratégie rationnelle, sur un calcul préétabli de la manœuvre[43]. On a ainsi, chez les Anciens comme chez les Modernes, reconstruit des schémas théoriques parfaits de bataille navale fondée sur l'art du mouvement : le περίπλους, qui consiste à encercler l'adversaire, et à le serrer de plus en plus, de façon à lui faire perdre toute ordonnance[44]; le διέκπλους, manœuvre plus classique, qui consiste à placer ses navires en ligne de front, à foncer sur l'adversaire, établi de la même façon, à traverser son dispositif, et à se retourner très vite sur son arrière, pour frapper à la poupe[45]; le mouvement tournant, inspiré de la guerre sur terre, qui consiste à allonger une aile pour envelopper l'adversaire[46]. Toutes ces savantes manœuvres, chez Thucydide, supposent beaucoup d'entraînement et de rapidité, peu d'hoplites à bord, pour ne pas alourdir le vaisseau, et une tactique fondée principalement sur

[42] Polybe I, 20-23.

[43] Thucydide II, 88-92. Cf. J. de Romilly, *Histoire et raison chez Thucydide*, Paris, 1956.

[44] C'est la manoeuvre de Phormion au Rhion, en 429. Cf. A. Koester, *Der* κύκλος *in der griechischen Seetaktik*, *Klio*, Beiheft, XXXII, 1934, p. 81-96.

[45] Excellente description dans Polybe, I,51,9. La tactique est courante au cinquième siècle, d'après Thucydide II, 89,8. Sur l'origine du διέκπλους, voir J. Taillardat, *op. cit.* p. 203-204 et *GOS* p. 136 et 313-320.

[46] Evocation de cette tactique dans Thucydide VII, 36,4. Bonne description d'une telle manœuvre dans Tite-Live XXXVII, 29. Sur les manœuvres terrestres dont s'inspire l'art naval, J. K. Anderson, *Military theory and practice in the age of Xenophon*, Berkeley, 1970.

l'utilisation de l'espace, l'εὐρυχωρία. Il est clair que c'est alors l'éperon qui est l'arme principale du vaisseau[47].

Toutefois, tous les marins, même au cinquième siècle avant notre ère, n'agissaient pas de la sorte : tels les gens de Chios qui avaient 40 hoplites à bord, et non 14, comme les Athéniens, ou les Perses, qui en faisaient monter 30 de plus[48]. Ceux-ci, certes, furent vaincus par les flottes attiques, meilleures manœuvrières, mais on en vint très vite à d'autres tactiques : ainsi les Syracusains, pendant la guerre du Péloponnèse, renforcèrent-ils leurs proues, de façon à provoquer des abordages de front, et non plus de côté, dans un espace réduit, où les armes de jet et l'utilisation d'un nombre croissant d'hoplites jouaient désormais le plus grand rôle[49]. En même temps, on commençait à disposer ses bateaux sur deux lignes de front, de façon à éviter le διέκπλους, et on plaçait des embarcations légères entre les grosses unités, de façon à gêner l'adversaire, et à l'envelopper plus facilement[50]. Les Athéniens eux-mêmes adoptèrent cette tactique, forcés qu'ils l'étaient par les circonstances[51]. L'art naval, dès ses origines, hésitait déjà entre le mouvement et l'abordage.

Pendant la période hellénistique, le combat naval eut de plus en plus tendance à se terminer par un abordage; la construction de quadrières, puis de bateaux plus gros, allant jusqu'à d'énormes plates-formes flottantes, répondait à cet objectif, car on pouvait y embarquer de plus en plus d'hommes en armes, placés plus haut que leurs adversaires, et les dominant grâce à de nombreuses armes de jet[52]. Les Romains ne sauraient donc être accusés d'avoir bouleversé la tactique de la guerre sur mer; ils se sont contentés de suivre les habitudes de leur temps, quitte à améliorer l'organisation du combat, et à utiliser des stratagèmes nouveaux, ce qui correspondait parfaitement à leur tempérament national.

[47] Voir J. S. Morrison, *Greek naval tactics in the 5th century B.C.*, *IJNA*, 3, 1974, p. 21-26.

[48] *GOS* p. 161. Cf. Hérodote VII,184.

[49] Thucydide VII, 36 et 40,5.

[50] *Ibid.* Ce sont, en effet, les Syracusains qui emploient les premiers cette tactique et non Philippe de Macédoine, en 201 comme le croit à tort J. H. Thiel, *op. cit.* p. 203, n. 12 et 214 n. 63.

[51] Cf. *GOS* p. 320.

[52] Sur cette évolution de la tactique navale, voir W. Tarn, *Hellenistic military and naval development*, Cambridge, 1930.

Les bateaux de l'Empire, comme ceux de la fin de l'époque républicaine, ont donc été de mieux en mieux armés en prévision du choc et de l'abordage : à Actium, les vaisseaux d'Antoine sont volontairement construits de grosses poutres, bardés de fer, de sorte que l'éperonnage en est difficile, et qui il faut les prendre d'assaut[53]. Si, par la suite, on abandonne les très grosses unités, les trières, qui deviennent le bateau standard, sont alors toutes pontées, à la différence des époques antérieures[54]. Elles se hérissent de tours, de *propugnacula*, de hauts gaillards d'avant[55]. De la sorte, les hommes sont de mieux en mieux protégés, avant l'abordage, contre les armes de jet, embarquées sur le pont ennemi[56]. Non pas que cette artillerie fasse sans doute de grands dommages : elle sera relativement inefficace, même sur les galères de la Renaissance, et seuls, plus tard, les vaisseaux de ligne, capables d'emporter de nombreuses pièces, pourront espérer couler des vaisseaux sans pratiquer l'abordage[57]. L'artillerie antique, toutefois, crée des pertes dans l'équipage adverse et désorganise sa formation. En outre, toutes sortes de stratagèmes sont utilisés, pour couper les filins de l'ennemi, l'agripper, monter à bord[58]. Les soldats de marine sont lourdement cuirassés, équipés comme à terre, et se battent avec les mêmes armes[59].

Les petites embarcations, sous l'Empire comme auparavant, ont leur place : passant derrière l'ennemi, elles tâchent de couper les filins de ses gouvernes[60]. Elles recueillent les marins tombés à la mer, comme c'est le cas à Actium, où elles servent aussi de liaison entre les escadres[61]. En outre, pendant le combat, elles vien-

[53] Plutarque, *Antoine* 66, 1-2.
[54] *Supra* p. 111.
[55] *Supra* p. 92 sqq.
[56] *Supra* p. 98.
[57] Voir A. Tenenti, *Cristoforo da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, imp. nat. 1962, p. 36-38 : l'auteur explique fort bien que la plupart des marins de l'époque considéraient que l'artillerie ne pouvait être utilisée que de près, et non pour couler l'adversaire, mais pour l'effrayer. Il s'agissait pourtant de canons à poudre. Les progrès de l'artillerie, au dix-septième siècle, et surtout l'usage des vaisseaux de ligne, en Atlantique, plus lourds, plus stables que les galères et capables de porter plus de pièces, changeront les conditions du combat naval, sauf pour les Corsaires.
[58] *Supra* p. 100.
[59] Syrianos IX, 4; cf. *infra* p. 337 n. 65. Cf. aussi *infra* n. 65.
[60] Végèce IV, 46.
[61] Dion L, 31.

nent à l'aide des vaisseaux de ligne en accablant les gros navires adverses, immobilisés par un abordage[62].

Le feu joue un rôle important : à Actium, Agrippa l'utilise abondamment, en remontant au vent, et en lançant des traits enflammés sur ses adversaires, qui ne peuvent en faire autant, de sorte que nombre d'entre eux périssent brûlés [63]. Les brûlots servent d'ailleurs dans plusieurs batailles; loin d'être une régression de la tactique navale, au Bas-Empire, comme on l'a quelquefois affirmé, à propos d'une ruse identique employée par Genséric, en 468, pour détruire la flotte byzantine devant Carthage, ils sont un héritage de l'époque hellénistique, qui ne faisait pas faute de les utiliser[64]. Ils serviront encore fréquemment à l'époque moderne, causant de grands ravages et n'étant nullement méprisés. Dans tous ces domaines, les Romains sont donc clairement les héritiers de la période hellénistique; si le combat naval donne désormais une place importante à l'abordage et à la valeur des épibates, il s'agit d'une longue évolution, commencée dès la fin de la guerre du Péloponnèse[65].

[62] Syrianos IX, 36.

[63] Dion L, 34-35.

[64] Cf. Tarn p. 121. L'usage de brûlots par les Alexandrins est attestée par Ps. César, *B.Al.* XIV et XIX. Sur la fin de l'expédition de 468 contre les Vandales, détruite par le feu, Procope III, VI; *infra* p. 652.

[65] Pour une bonne description de la sauvagerie de ces combats navals, voir le récit d'Actium par Dion Cassius L, 32-35, et Végèce IV, 44 : *Quid enim crudelius congressione nauali, ubi aquis homines perimuntur et flammis? Praecipua ergo esse debet tegminum cura, ut catafracti uel loricati galeati etiam et ocreis muniti sint milites. De onere namque armorum nemo potest conqueri, qui stans pugnat in nauibus; scuta quoque ualidiora propter ictus lapidum et ampliora sumuntur. Praeter falces et harpagones aliaque naualia genera telorum sagittis missilibus fundis fustibalis plumbatis onagris ballistis scorpionibus iacula inuicem diriguntur et saxa et, quod est grauius, qui de uirtute praesumunt, admotis liburnis iniectis pontibus in aduersariorum transeunt naues ibique gladiis manu ad manum, ut dicitur, comminus dimicant. In maioribus etiam liburnis propugnacula turresque constituunt, ut tamquam de muro ita de excelsioribus tabulatis facilius uulnerent uel perimant inimicos. Oleo incendiario stuppa sulphure et bitumine obuolutae et ardentes sagittae per ballistas in hosticarum nauium alueos infiguntur unctasque cera et pice et resina tabulas tot fomentis ignium repente succedunt. Alii ferro interimuntur et saxo, alii ardere coguntur in fluctibus; inter tanta tamen mortium genera qui acerrimus casus est, absumenda piscibus insepulta sunt corpora.*
« En effet, quoi de plus cruel que le combat naval, où les hommes périssent dans les eaux et les flammes? Il faut donc surtout se préoccuper des protections, pour que les soldats soient revêtus d'une armure, d'une cuirasse, d'un casque même, et

Manœuvres et tactiques.

On aurait tort, toutefois, de croire que, sous l'Empire, tout souci de tactique avait disparu, et que le combat naval se réduisait à une série d'assauts individuels. Plusieurs éléments prouvent, au contraire, qu'on se préoccupait toujours de manœuvrer avant de s'aborder et que le corps à corps n'était que le second temps de la bataille : l'éperon, en effet, garde une importance non négligeable dans l'architecture du bateau, et restera une arme essentielle jusqu'en pleine époque byzantine. Bien mieux, il est désormais renforcé, sur certains navires, par un éperon secondaire ou un bélier, qui augmentent l'effet de choc[66]; de surcroît, la tactique navale a toujours pour but fondamental de se présenter en bon ordre, sans laisser de trou dans sa ligne par où l'ennemi puisse s'engouffrer, et, en même temps, de désorganiser le dispositif adverse, en le morcelant : ces deux préoccupations seront encore celles de la marine à voile jusqu'au dix-neuvième siècle, voire des marines contemporaines.

A cet égard, les préceptes de Syrianos sont très clairs[67]. Après des conseils généraux sur la qualité des marins, un chapitre sur les éclaireurs et les signaux, l'auteur en vient à la question des dis-

munis de jambières. Car personne ne peut se plaindre du poids des armes, quand le combat sur les navires se fait en position arrêtée. On doit choisir aussi des boucliers bien solides pour résister aux jets de pierres et bien larges. Outre les faux et les harpons et tous les autres genres de traits spécifiques du combat naval, on se bombarde mutuellement de flèches, de javelots, de balles de fronde et de fustibales, de projectiles plombés, de traits lancés par des onagres, des ballistes ou des scorpions. On se lance des boulets de pierre et, chose plus terrible, ceux qui veulent montrer leur courage, lorsque les liburnes sont rapprochées, des passerelles jetées, sautent sur les navires adverses et là combattent, comme on dit, corps à corps, à coups de glaives. Mais sur les grosses liburnes se dressent des remparts crénelés et des tours pour qu'on puisse blesser ou tuer les ennemis du haut de bâtis en bois surélevés, comme d'un mur. Des flèches roulées dans de l'huile incendiaire, de l'étouppe, du souffre et du goudron, sont enflammées et lancées sur les coques des navires ennemis à l'aide de ballistes; avec tant d'aliments, elles mettent le feu d'un coup aux bois enduits de cire, de poix et de résine. Certains périssent par le fer, sous les coups d'un boulet, d'autres sont forcés de brûler dans les flots. Mais parmi tant de genres de mort, le plus terrible est que les corps restent sans sépulture, complètement mangés par les poissons ».

[66] *Supra* p. 90.

[67] On verra en annexe, p. 680, la traduction partielle de ce texte.

positions de combat, dont l'importance est soulignée d'emblée : (IX,1) «Comme dans les phalanges de fantassins, c'est par-dessus toute grâce au bon ordre de l'armée que subsiste notre supériorité, et il en est de même dans les combats à la mer, tant il est vrai que l'absence de dispositions tactiques conduit à la débandade». Quelques passages traitent ensuite de la taille des vaisseaux et de la place de l'amiral dans l'escadre. Son souci principal doit être de maintenir ses bateaux en ligne, et de ne pas laisser de trou dans son dispositif (IX,7). Il doit, en outre, s'informer très exactement de l'état des forces en présence, du moral des troupes et de l'adversaire, et ne combattre, sauf nécessité, qu'en position de force. Suivent des conseils sur le lieu opportun pour livrer bataille quand on est en état d'infériorité : soit un lieu resserré, où l'avantage en nombre de l'ennemi ne joue plus (entre deux îles, deux bras de mer, deux continents) (IX,8 à 13). En outre, élément essentiel, l'amiral doit haranguer ses hommes pour leur donner courage (IX,15-19).

Vient ensuite la description des différentes dispositions de combat possibles; dans tous les cas, au début de l'action, les bateaux doivent être rangés en ligne, et ce n'est que pendant l'assaut qu'ils modifient éventuellement leur ordre, pour ne pas laisser à l'adversaire le temps de réagir (IX,31).

On distingue

Le dispositif linéaire; on doit alors placer les bateaux les plus forts au centre, de chaque côté de l'amiral, en renforçant un peu les ailes, de façon à ne pas se laisser déborder; on peut ainsi prendre soi-même l'ennemi à revers, une fois le combat engagé (IX,21 et 24-26).

Le dispositif en croissant (concave); «cela se fait quand nous voyons l'ennemi assez fort, tenant ses rangs, et particulièrement quand nous ne pouvons refuser le combat» (IX,30). Cette tactique évite ainsi l'assaut frontal, au centre, de la part de l'adversaire, menacé de se voir enfermé par les ailes. Dans ce type de formation, effectuée, comme la précédente, au dernier moment, pour ménager la surprise, les plus gros bateaux sont aux ailes, et c'est le centre qui est le plus faible, généralement placé sur deux lignes, pour éviter d'être percé par un διέκπλους (IX,31-34).

Le dispositif convexe; c'est l'inverse du précédent : on place alors les bateaux les plus forts au milieu, les plus faibles aux ailes; le centre s'avance au contact de l'adversaire, tandis que les autres prennent garde de ne pas être coupés : le but est clairement de percer le centre adverse et de désorganiser le dispositif ennemi

(IX,35-40). Toutefois, si l'ennemi utilise la formation en croissant, quand on utilise soi-même la formation convexe, on doit alors placer ses bateaux les plus forts contre les bateaux les plus forts de son adversaire (IX,41).

Ces instructions, puisées dans des manuels antérieurs, mais aujourd'hui perdus, témoignent qu'on se souciait toujours, à la fin de l'Antiquité, de manœuvres savantes, et non pas seulement d'abordages confus. Elles sont conformes à ce que Végèce nous enseigne des différentes tactiques connues : «les lignes de bataille des liburnes, écrit celui-ci, ne doivent pas être droites, comme sur terre, mais courbes, de la forme d'un croissant de lune, de façon à ce que, une fois les ailes portées en avant, le milieu de la ligne soit creusé. De la sorte, si les adversaires cherchent à l'enfoncer, ils sont encerclés par le dispositif et écrasés. Or, aux ailes, il faut placer les liburnes et les soldats particulièrement solides. En outre, il est utile que la flotte soit toujours sur une mer haute et libre, mais que celle des ennemis, au contraire, soit poussée vers le rivage, car ceux qui sont basculés vers la terre perdent l'assaut»[68]. Ces préceptes, on le voit, sont fort proches de ceux de Syrianos, même s'ils sont moins précis; on retrouverait la description de batailles identiques chez Lucain ou César[69]. On peut en vérifier l'application dans le récit des grandes batailles navales de l'Empire : *Actium*, *Andrinople*, *Sinigallia*.

Actium.

A lire les récits de batailles navales de la fin de la République[70], ou de l'Empire, il ne semble pas que les préceptes qu'on vient de résumer soient seulement théoriques : le souci d'adopter une formation et de la maintenir, de désorganiser la ligne adverse, avant de procéder à l'assaut, d'utiliser l'espace (l'εὐρυχωρία de Thucydide) ou au contraire de lutter dans un endroit resserré pour pallier sa faiblesse numérique est toujours présent. Ainsi, à Myles, Agrippa adopte contre Sextus le dispositif en ligne, lui-

[68] Végèce IV, 45-46.

[69] Lucain III, 529-537; César, *BC* I, 58 et II, 5-6.

[70] Pour les batailles des troisième-deuxième siècles avant J.-C., voir J. H. Thiel, *op. cit.*

même étant au centre avec ses meilleurs bateaux, pour essayer de percer : premier cas évoqué par Syrianos[71].

Il en va de même à Actium. Une littérature surabondante a été écrite sur le sujet, qu'elle n'a pas toujours contribué à éclairer, la polémique l'emportant souvent sur un examen sérieux des textes, qui ont servi de point de départ à de nombreuses reconstitutions de la bataille.

On peut distinguer deux écoles de pensée : l'une, à la suite de J. Kromayer, a voulu montrer qu'Antoine avait cherché à fuir[72]; l'autre représentée par A. Ferrabino et surtout W. Tarn, a voulu montrer qu'il cherchait à combattre[73].

Sans essayer de reconstituer la psychologie d'Antoine et les secrets du conseil de guerre, qui, à coup sûr, nous échapperont toujours, on peut se contenter de relire les textes antiques, à notre sens assez clairs, et qui se complètent plus qu'ils ne se contredisent. Malgré certains efforts, notamment de A. Ferrabino et de W. Tarn, pour découvrir des sources contemporaines de l'événement, notamment Horace, jugé préférable aux sources secondaires que sont Dion et Plutarque, influencés par la propagande augustéenne qui a suivi la victoire d'Actium, on doit toujours en revenir à ces deux derniers auteurs : W. Tarn, en effet, à la suite de A. Ferrabino, a voulu montrer que la IXe *Epode* d'Horace avait été écrite non pas avant, mais après la bataille, et qu'il fallait l'utiliser de préférence aux auteurs postérieurs; la question n'est toujours pas réglée, ne serait-ce que parce que le texte d'Horace demeure extrêmement allusif et ne fournit pas la moindre indication concrète; qu'il ait été écrit avant ou après Actium n'a donc pas la moindre

[71] Appien, *BC* V, 106.

[72] J. Kromayer, *Kleine Forschungen zur Geschichte des zweiten Triumvirats VII, und der sogennante Verrath der Cleopatra, Hermes*, 34, 1899, p. 1-54; *idem, Zur Schlacht von Actium, Antike Schlachtfelder in Griechenland*, IV, 1924-1931, p. 662-671; *idem, Actium, ein Epilog, Hermes*, 68, 1933, p. 361-383; même opinion dans G. W. Richardson, *Actium, JRS*, 27, 1937, p. 153-164. Dans la même lignée, J. Leroux, *Les problèmes stratégiques de la bataille d'Actium, Recherches de Philologie et de linguistique*, II, 1968, p. 29-61; J. M. Carter, *The battle of Actium. The Rise and Triumph of Augustus Caesar*, Londres, 1970.

[73] A. Ferrabino, *La battaglia d'Azio, Rivista di Filologia e d'Istruzione classica*, 1924, p. 433-472 et W. W. Tarn, *The battle of Actium, JRS*, 21, 1931, p. 173-199; *idem, CAH*, 10, 1934, p. 100-106; *idem, Actium, a note, JRS*, 28, 1938, p. 165-168. On ajoutera désormais à la bibliographie, J. M. Roddaz, *Marcus Agrippa, op. cit.* p. 157-178.

importance pour notre propos, puisqu'on ne peut en tirer un seul renseignement clair pour le déroulement de la bataille. Il faut en revenir à Plutarque et Dion Cassius, qui offrent au contraire des récits circonstanciés[74].

On sait la situation d'Antoine : celui-ci bloqué depuis le début du printemps près d'Actium, sans qu'Octavien acceptât de livrer bataille, incapable de prendre d'assaut le camp de son adversaire, qui était solidement retranché, avait laissé ses bateaux s'enfermer dans le golfe d'Ambracie, d'où ils ne pouvaient sortir sans livrer bataille. En outre, le ravitaillement d'Antoine était coupé par les

[74] A. Ferrabino et W. Tarn, *loc. cit.* Du même avis, J. Leroux, *loc. cit.* qui arrive toutefois à partir des mêmes prémices à des conclusions diamétralement opposées. Le passage incriminé est celui-ci; « Mais vers nous ont tourné leurs chevaux frémissants deux mille Gaulois chantant le nom de César, et les vaisseaux ennemis, poussant à la hâte leur poupe vers la gauche (*sinistrorsum*), se cachent dans le port » (*Epode* IX, 17-20). On nous permettra de penser, contrairement à W. Tarn, qu'il n'y a pas là matière à reconstruire tout le récit de la bataille sur des bases autres que celles de Dion et de Plutarque. Quant à l'*Ode* I,37, écrite sans aucun doute après la bataille, elle fait seulement allusion à la fuite de Cléopâtre. Les autres poètes de l'époque augustéenne n'apportent pas de détails pratiques, sauf Properce (*infra* n. 85), qui confirme Dion. L'imagination de W. Tarn a voulu gloser sur la frappe de deux monnaies (*BMC* I p. CXXIII,100) dont l'une porte au revers la victoire de Samothrace et l'autre celle de Salamine par Démétrius Poliorcète. Auguste aurait été sensible au parallélisme d'Actium avec ces deux victoires, et aurait frappé des monnaies de commémoration; à partir de là, W. Tarn reconstruit des épisodes de la bataille d'Actium qui ne sont nullement attestés par les sources mais empruntés aux récits de Samothrace et de Salamine : le raisonnement se condamne de lui-même.

Enfin, W. Tarn invoque un épisode raconté par Pline (*HN* XXXII, 3) sur le *remora* (*echeneis*), qui aurait arrêté le bateau d'Antoine; Pline écrit : « *Fertur Actiaco Marte tenuisse praetoriam nauem Antoni properantis circumire et exhortari suos, donec transiret in aliam, ideoque Caesariana classis impetu maiore protinus uenit* ». W. Tarn explique qu'aucun amiral ne va jamais sur la ligne de front exhorter ses hommes, surtout dans un vaisseau amiral, et qu'il faut donc supprimer *exhortari suos*, invention de Pline; dès lors le récit ne signifierait plus qu'Antoine allait et venait sur la ligne de front, mais essayait de tourner Agrippa (*circumire*) (W. Tarn, *The battle*... p. 186-187). Malheureusement pour le raisonnement de W. Tarn, le fait d'aller et venir sur le front à bord du vaisseau amiral, pour contrôler les mouvements de la flotte, et exhorter les hommes est explicitement recommandé par Syrianos (9,6). Il est vrai que Plutarque (65,4) affirme qu'Antoine était sur une barque; mais même dans cette hypothèse, on n'a pas le droit de modifier le texte de Pline en changeant tout son sens. Il y a contradiction sur un détail, non sur la manœuvre d'ensemble. De tout ce bel échauffaudage, destiné à trouver d'autres sources que Plutarque et Dion, il ne reste donc rien, quelles que soient, au demeurant, les intentions qu'on prête à Antoine : la fuite ou le combat.

escadres d'Agrippa, de sorte que le découragement s'était emparé de son camp, que les désertions s'étaient multipliées, que la malaria s'était emparée de ses troupes, décimées. Il fallait sortir de cette situation, et, comme la retraite à travers une Grèce de plus en plus hostile paraissait difficile pour une grosse armée mal ravitaillée, qu'en outre il aurait fallu abandonner complètement la flotte, Antoine, sur les conseils de Cléopâtre, choisit de forcer le blocus par mer pour préserver l'avenir. Il dut brûler une partie de ses navires, qu'il ne pouvait armer, et choisit d'équiper ses vaisseaux lourds, qui pouvaient, au demeurant, embarquer le plus grand nombre d'hommes possible. Les bateaux, toutefois, avaient des chiourmes réduites, et manœuvraient mal[75].

De l'armada de 500 vaisseaux qu'avait à l'origine Antoine, il n'en restait plus vraisemblablement que 170 au moment de partir[76]. Qu'Antoine ait voulu fuir est évident; il emporta avec lui les voiles de ses vaisseaux, épisode dont on n'a pas d'autre exemple dans toute l'Antiquité au moment d'une bataille, et le fait s'explique fort bien : Antoine devait à toute force rompre le blocus, et ne pouvait sérieusement compter battre Octavien très supérieur en nombre[77]. Il ne pouvait toutefois s'attendre à passer sans combat, et les textes disent d'ailleurs clairement qu'il se préparait à la bataille; les deux intentions ne sont pas contradictoires, au contraire : Antoine devait lutter pour rompre l'étau[78].

[75] Plutarque, *Antoine*, 64,I. Sur le manque d'effectifs d'Antoine, Plutarque 65,8.

[76] Les chiffres sont contestés. Celui de 500 ressort de Florus (II,21,5) et d'Orose (VI, 19,9), ce que semble confirmer un passage de Plutarque qui affirme qu'Antoine embarqua 20 000 légionnaires et 2000 archers, soit 130 hommes par vaisseau pour 170 vaisseaux, chiffre correct quand on sait qu'une quinquérème avait normalement 120 épibates (Plutarque 64,1). Toutefois, Plutarque lui-même affirme qu'Antoine commença la guerre avec 500 vaisseaux (61,1), et Auguste affirme en avoir pris 300, dans ses *Mémoires* (cf. Plutarque 68,2). Mais, outre qu'Auguste a pu se vanter, il est possible qu'il ait pris en effet 300 vaisseaux *pendant toute la guerre*, puisqu'Agrippa avait livré divers combats où il avait été vainqueur et avait fait de nombreuses prises. En outre, Antoine avait brûlé certains de ses navires. Le chiffre de 170 + 60 à Cléopâtre n'est donc pas absurde, et c'est celui que la plupart des historiens acceptent à l'exception de W. Tarn. On trouvera une bonne discussion dernièrement dans J. Leroux, *loc. cit.*

[77] Plutarque 64,4. Dion L, 15.

[78] Sur la contradiction des sources, J. M. Roddaz, *loc. cit.* Antoine prend d'ailleurs ses dispositions de combat dès le départ. Cf. Dion L, 15 : ὡς ἐπὶ ναυμαχίαν παρασκευαζόμενοι, ἵν' ἅμα, ἄν τι ἀνθίστηται, βιάσονται τὸν ἔκπλουν.

A partir de là, les deux récits de Plutarque et de Dion concordent, se complétant mutuellement, et montrent, non une mêlée confuse comme on l'a dit, mais une tactique de part et d'autre très classique (fig. 26)[79] : c'est Octavien qui prend le premier ses dispositions, et attend la sortie d'Antoine du goulet d'Ambracie[80]. Les bateaux d'Antoine sortent, mais restent en rangs serrés, appuyés au rivage, la proue vers le large de façon à interdire une percée (διέκπλους), que cherche d'abord Octavien, mais à laquelle il renonce, car il n'a pas de profondeur pour manœuvrer[81]; Antoine applique ici un des préceptes de Syrianos qui remonte à la tactique athénienne de Salamine : compenser son infériorité numérique en restant dans un espace serré[82]. Les deux flottes restent alors à s'observer pendant plusieurs heures, sans bouger[83]. Puis, sans qu'on sache bien qui fait le premier mouvement, Antoine, parce que le temps passe et qu'il ne peut rester ainsi indéfiniment[84], ou Octavien, parce qu'il veut parachever son blocus, les deux adversaires étendent leurs ailes de part et d'autre, épisode confirmé par Properce[85]. Chacun d'eux se présente donc en croissant[86], et, selon, une fois de plus, les règles édictées par Syrianos, les bateaux les plus forts sont aux ailes, Agrippa contre Antoine, ce qui est parfaitement normal, le centre sur deux lignes, Cléopâtre en retrait[87].

[79] Il est possible qu'Octavien ait été au courant des plans d'Antoine, car Dellius, l'un des officiers d'Antoine, était passé à son adversaire au dernier moment (Dion L,23). Des différences existent entre Plutarque et Dion, notamment sur le nom des officiers qui commandaient les diverses escadres des deux flottes. Pour notre propos, ces divergences n'entrent pas en ligne et compte.

[80] Dion L, 31 : τὸν ἔκπλουν σφῶν ἐπέτερει.

[81] *Idem* et Plutarque 65,6.

[82] *Supra*

[83] *Ibidem*. Selon Plutarque, on attend la sixième heure.

[84] Plutarque 65,7.

[85] Dion, L, 31 : «Octave déploya en cercle les ailes de son armée, dans l'intention d'envelopper ses adversaires, ou, tout au moins, de rompre leurs rangs. Aussi Antoine, craignant d'être enfermé dans cette courbe, mit en ligne tout ce qu'il put et en vint aux mains malgré lui». Notons que, selon Plutarque, Octavien fit reculer ses vaisseaux pour attirer plus au large les vaisseaux d'Antoine, et mieux les enfermer. D'après Dion Cassius, la manœuvre d'Octavien aurait précédé celle d'Antoine. Properce, *El.* IV, VI, 25 : *Tandem acies geminos Nereus lunarat in arcus*».

[86] Et non selon la formation convexe, comme le suppose J. Leroux pour Antoine (*op. cit.* p. 48).

[87] Plutarque 65,1-2. Cf. *supra* n. 77. D'après W. Tarn, le fait qu'Antoine se soit

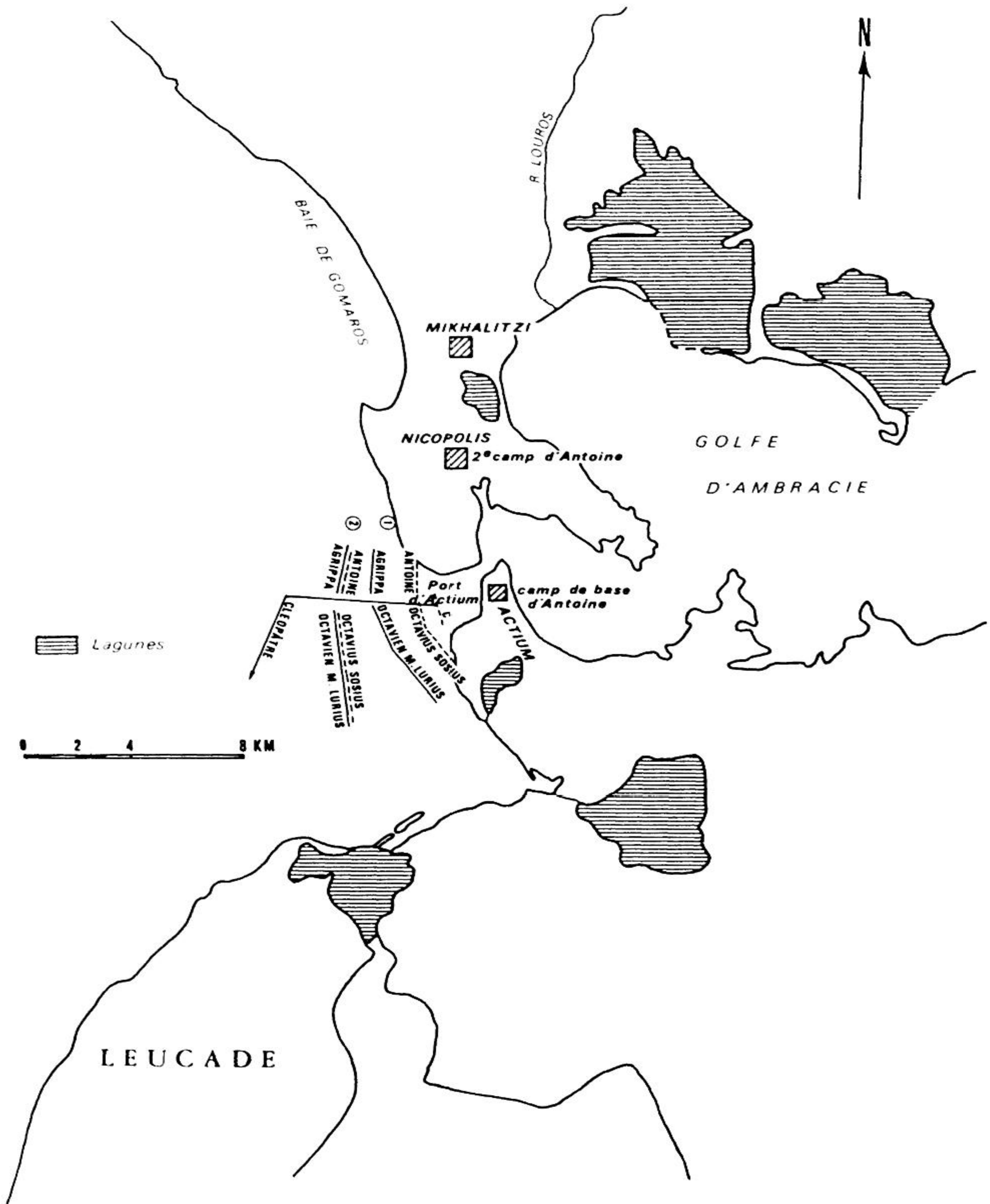


Fig. 26 – La bataille d'Actium (d'après J.-M. Roddaz, *op. cit.*).

Agrippa, à l'aile gauche, monte alors au nord, à contre-courant et contre le vent[88]. Pour éviter d'être enfermé, Antoine doit le suivre, et sa ligne de bataille se rompt[89]. On en vient alors à l'abordage, les vaisseaux d'Antoine ayant perdu leur formation et pouvant être encerclés en deux masses, aux ailes[90].

Le schéma de la bataille nous paraît donc parfaitement clair, logique, et semble directement extrait d'un manuel comme celui de Syrianos. Qu'Antoine soit monté le plus au nord possible pour prendre le vent qui allait tourner et s'enfuir ensuite est possible, mais relève de l'hypothèse[91]. Que la fuite de Cléopâtre ait été préméditée, ou soit une trahison, nous ne le saurons jamais[92]. Mais on ne peut que reconnaître dans le récit de la bataille, non tel que nous pouvons l'imaginer, mais tel que le décrivent Dion Cassius et Plutarque, les leçons d'une tactique navale très classique[93].

trouvé à l'aile droite, donc le plus au nord, confirme le fait qu'il ne songeait pas à fuir, mais à livrer combat, puisque la fuite ne pouvait se faire qu'au sud. J. Carter (p. 218) a cherché à montrer que, le vent tournant au nord-ouest en fin d'après-midi, mais l'île de Leucade barrant la route directe du sud, Antoine devait monter le plus au nord possible pour ouvrir l'angle avec le vent, car s'il était parti des abords de Leucade, où se trouvait son aile gauche, il aurait dû louvoyer, donc perdre du temps, ce qui eût empêché sa fuite. Cette explication est possible, mais non certaine, puisque Cléopâtre, au centre, donc plus au sud qu'Antoine, réussit à s'échapper en hissant ses voiles. Comme nous ignorons de quelle manière Antoine voulait rompre le blocus, et si même il avait un plan préétabli, il est bien difficile de le dire. Plus vraisemblablement, il a appliqué les préceptes de tactique qui veulent qu'on dirige ses vaisseaux les plus forts contre les vaisseaux les plus forts de l'adversaire. Or nous avons vu que c'étaient les Césariens qui s'étaient mis les premiers en ligne.

[88] Servius VIII, 682.

[89] Antoine 66,4.

[90] Suit alors le récit de la bataille par Dion, assez pittoresque, mais où la lutte est constituée d'une série de combats individuels, la ligne de bataille d'Antoine étant manifestement rompue.

[91] *Supra* n. 87.

[92] Il est clair que Cléopâtre peut passer parce que les deux ailes sont aux prises et que les centres sont rompus, chacune des ailes d'Octavien enfermant une aile d'Antoine. Nous ne saurons évidemment jamais si le plan était prémédité ou non et si Antoine suivit Cléopâtre par amour, par sottise, ou simplement pour préserver ses chances de continuer la lutte, la partie étant sans doute perdue à ce moment.

[93] Les suites de la bataille et ses résultats n'intéressent pas ici notre propos.

Andrinople.

Que ces règles aient été préservées pendant tout l'Empire, c'est ce qui ressort clairement des deux seuls autres récits de bataille navale dont nous disposions jusqu'à la fin de l'Antiquité : celle d'Andrinople entre Constantin et Licinius, en 324, et celle de Sinigallia, en 551. Malheureusement, nos sources sont nettement moins détaillées qu'à propos d'Actium[94].

Le combat de 324, qui devait décider la réunification de l'Empire, se livra au débouché de l'Héllespont, et dans l'Héllespont même, endroit fort resserré. Les forces de Licinius bloquaient le détroit, interdisant ainsi à Constantin d'avancer vers Byzance. D'après Zosime, les bâtiments orientaux étaient composés de trières, mot qu'il ne faut peut-être pas prendre au pied de la lettre, mais qui désigne probablement des vaisseaux de ligne à plusieurs rangs de rames, dont probablement de véritables trières[95]. Les forces de Constantin ne sont pas décrites, mais Zosime précise que ses amiraux décidèrent de livrer bataille avec des triacontores et des pentécontores, mots archaïsants, disparus du vocabulaire maritime depuis plusieurs siècles, et dont nous avons admis qu'il s'agit en réalité de monères, préfiguration des dromons à un rang de rames de l'époque postérieure[96].

Nous sommes donc dans un cas de figure décrit par Syrianos, et hérité des plus vieilles traditions navales, puisqu'elles remontent à Salamine. Dans un endroit resserré, dit en substance Syrianos, il ne faut pas utiliser les gros vaisseaux[97]. Les 80 navires légers de Constantin peuvent manœuvrer contre les 200 bâtiments de ligne adverses, bloqués par l'étroitesse du lieu, et incapables de se mettre en ligne sans s'entrechoquer : Zosime oppose le bon ordre (σὺν κοσμῷ) des Occidentaux à la confusion des Orientaux (σὺν οὐδεμιᾷ ταξίᾳ)[98]. Trop serrés, les vaisseaux de Licinius sont aisément coulés, car on utilise l'éperon comme arme principale :

[94] Pour la bataille de 324, seul Zosime est une source détaillée (II, 23-24). L'*Anonymus Valesianus* 23, le *Panégyrique* 10,17 (éd. Galletier) et Zonaras 13,2 n'apportent pas de précisions.

[95] Cf. Zosime II, 22,2.

[96] *Supra* p. 123 et *infra* p. 589 sqq.

[97] IX, 2 et 3.

[98] Zosime II, 23,4.

c'est le schéma même de Salamine[99]. Le lendemain, une tempête vient à bout du reste[100].

Sinigallia.

A Sinigallia, en 551, un scénario du même type se reproduit. Les Goths avaient constitué depuis peu une force navale qui leur manquait, car ils s'étaient rendu compte qu'ils ne pourraient venir à bout des Byzantins sans couper leurs lignes de ravitaillement par mer. L'importance de ce fait est d'ailleurs soulignée par Procope, dans un discours qu'il fait prononcer aux généraux byzantins[101]. La bataille, qui eut lieu au large de Sinigallia, près d'Ancône, mit aux prises des forces importantes pour l'époque, soit 47 vaisseaux pour les Goths et 50 pour les Impériaux[102].

Procope souligne certes que le combat fut extrêmement sauvage et ressembla à un combat sur terre : en clair, les deux lignes s'abordèrent de front, les vaisseaux cherchèrent à s'agripper et les hommes à monter sur les ponts adverses[103]. Mais la suite est plus curieuse : Procope souligne que, par manque de coordination entre eux, et d'expérience du combat naval (ἀπειρίᾳ τοῦ ναυμαχεῖν), les Goths laissèrent leur ligne de bataille se briser, permettant ainsi aux Byzantins de les tourner et de les éperonner individuellement (κατὰ μόνας ἐμβάλλειν). En outre, incapables de tenir leur ordre (ἀταξίᾳ), à l'inverse de leurs adversaires, ils entrechoquèrent leurs rames et furent taillés en pièces[104]. Ce qui est en cause, encore une fois, c'est la tactique, l'entraînement, l'expérience du combat naval, qui permettent de garder sa disposition et de ne pas laisser l'adversaire percer. Ces qualités, les Impériaux les ont au plus haut point, à peu près à l'époque où Syrianos écrit son manuel.

On voit par conséquent, que, depuis la fin de l'époque hellénistique, et malgré l'absence de combats navals fréquents, l'art de

[99] *Ibidem.*

[100] II, 24.

[101] Sur le déroulement général de la guerre, la seule source consistante est Procope. Sur l'importance du ravitaillement, Procope VIII, XXIII, 14-22.

[102] Procope VIII, XXIII,8 et 10.

[103] Procope VIII, XXIII, 29-30.

[104] Procope VIII, XXIII, 31-34. Syrianos 9,4 rappelle que les bateaux, au moment du combat, doivent être disposés de façon à ne pas s'entrechoquer.

la guerre sur mer ne s'est pas perdu : les Romains ont maintenu, sans interruption, une tradition de tactique, comme ils ont maintenu, nous l'avions constaté, une tradition d'architecture navale. Disons, pour résumer, que l'une des tâches premières de la marine romaine, sous l'Empire, fut bien de se préparer à des combats, certes hypothétiques en temps de paix, mais dont on ne pouvait être sûr qu'ils n'auraient pas lieu un jour. La mission des flottes était donc d'être prêtes autant qu'il était possible, pour une guerre d'escadre, qui n'eut lieu que contre d'autres forces romaines, en 324, avant la reprise des grands combats du Haut Moyen-Age byzantin.

Les opérations combinées.

Il est clair, toutefois, que les flottes romaines avaient quotidiennement d'autres tâches que la guerre d'escadre, pour laquelle elles n'avaient pas d'adversaire immédiat. En revanche, la possibilité d'embarquer des soldats assez nombreux, et de les débarquer facilement en territoire ennemi faisait de la marine un instrument privilégié de la conquête, en liaison avec l'armée de terre, quand il s'agissait d'opérer razzias ou débarquements.

«Les maîtres de la mer sont libres d'aborder sur des côtes où il n'y a que peu ou point d'ennemis, sauf à se rembarquer et à prendre le large si l'ennemi paraît», écrivait Xénophon[105]. De fait, la supériorité navale permet d'attaquer l'ennemi par surprise, en le prenant à revers, et de ne lui laisser aucun répit. Une telle tactique, largement employée par les Athéniens lors de la guerre du Péloponnèse[106], et qui s'apparente, pour une large part, à celle des pirates, n'a été pratiquée qu'assez tardivement par les Romains, au moins sur une grande échelle. C'est précisément contre les pirates Ciliciens qu'ils prirent l'habitude de mener des opérations de débarquement, et d'associer une expédition terrestre à une force navale : les campagnes de Servilius Isauricus, puis celles de Pompée, en vertu de la loi Gabinia, illustrèrent cette combinaison[107].

[105] Xénophon, *Ath.* II, 4-5.

[106] Thucydide VII, 29; VIII,24 par exemple. Voir J. Taillardat, *La trière athénienne et la guerre sur mer, Problèmes de la guerre en Grèce ancienne*, sous la direction de J.-P. Vernant, Paris, 1968, p. 202.

[107] Voir *infra* p. 461 sqq.

L'utilisation simultanée des deux armes offrait des avantages évidents dans l'achèvement de la conquête : il est extrêmement probable, par exemple, qu'Octavien, lors de sa campagne d'Illyrie, en 35, utilisa la flotte pour réduire les Barbares riverains de l'Adriatique. Le théâtre des opérations devait être la côte entre Trieste et Corcyre, parsemée d'îles nombreuses, véritable nid de pirates qui se réfugiaient là après avoir exercé leurs raids sur les côtes d'Italie ou dans l'Adriatique. Pour J. Kromayer, la flotte, sans doute menée par Agrippa, partit des ports d'Italie du sud et de Sicile, où elle était stationnée depuis sa victoire contre Sextus Pompée, et remonta vers le nord[108]. En réalité, le récit des *Illyrica* d'Appien, qui s'appuie sur les comptes rendus d'Octavien au Sénat, est très sec, et ne permet pas de déterminer avec précision le chemin suivi par la flotte. Dans la mesure où Ravenne avait déjà servi, l'année précédente, de base aux escadres d'Octavien, il n'est pas impossible que le grand port de l'Adriatique ait encore joué un rôle dans l'organisation de la campagne : il était idéalement situé pour permettre l'approvisionnement des troupes de l'armée de terre, engagées en Istrie. Quoi qu'il en soit, les soldats embarqués à bord des vaisseaux du triumvir débarquèrent en divers points de la côte et des îles, soumettant les populations barbares, et anéantissant une piraterie qui ne devait plus guère se manifester par la suite[109].

Quelques années plus tard, les textes signalent d'autres exemples d'opérations combinées, lors de la conquête du réduit cantabre, en 26-25 avant J.-C. Assaillis au sud et à l'est par les colonnes romaines, les Cantabres le furent aussi au nord, par des escadres venues du Golfe de Gascogne : «*Nec ab Oceano quies*, écrit Florus,

[108] J. Kromayer, *Kleine Forschungen zur Geschichte des zweiten Triumvirats, V, Die illyrischen Feldzüge Octavians (35 u. 34-33 v. Chr.), Hermes*, XXXII, 1898, p. 1-13. G. Veith, *Die Feldzüge des C.Iulius Caesar. Octavianus in Illyrien in den Jahren 35-33 v. Chr. (Schriften der Balkankommission, antiquar. Abt.* 8) Vienne, 1914; E. Swoboda, *Octavian und Illyricum*, Vienne, 1932; E. Schmitthenner, *Octavians militärische Unternehmungen in den Jahren 35-33 v. Chr. Historia*, VII, 1958, p. 189-236. J. Wilkes, *Dalmatia*, Londres, 1965 p. 46-77; M. Mirkovič, *Die südillyrischen Stämme im Illyrischen Kriege Oktavians in den Jahren 35-33 vor u.Z., Ziva Antika*, 1968, p. 113-127. J. Säšel, *Die Limesentwicklung in Illyricum, IX. Limeskongress*, 1975, p. 193-201; A. M. Malevany, *The Illyrian campaign of Octavian, 35-33 BC, VDI*, 1977, p. 129-141. J. M. Roddaz, *loc. cit.* p. 140-145.

[109] Sur l'organisation de la flotte par Agrippa, J. M. Roddaz, *loc. cit.* qui s'appuie sur Daniel p. 40-41.

cum infesta classe ipsa quoque terga hostium caederentur»[110]. Les troupes débarquées n'avaient pas pour fonction unique, comme on l'a cru quelquefois, d'acheminer du ravitaillement aux forces romaines engagées plus au sud : il aurait fallu, pour cela, qu'elles traversent les lignes ennemies[111]; il s'agissait bien plutôt de pratiquer une manœuvre en tenaille, qui ne laissât aucune chance aux barbares[112].

A cette occasion furent créées deux *cohortes classicae*, sans doute levées sur les troupes de marine, pléthoriques après Actium[113]. On a supposé qu'elles provenaient, tout comme les bateaux de la flotte, de l'escadre basée à Fréjus, après la victoire contre Antoine[114]. L'hypothèse n'a pour elle acune source antique, mais elle n'est pas pour autant invraisemblable, dans la mesure où Fréjus constituait la grande base navale en Occident. Il n'y avait, en effet, aucune escadre sur l'Atlantique, et il était très possible de faire contourner le détroit de Gibraltar aux galères, pendant la belle saison, pour les baser en Aquitaine.

De la même façon, la conquête de la Germanie, sous Drusus d'abord, sous Germanicus, ensuite, se fit, au moins partiellement,

[110] Florus II, 33, 49. Orose, qui s'inspire du texte de Florus, écrit : *Diu fatigato frustra atque in periculum saepe deducto exercitu, tandem ab Aquitanico sinu per Oceanum incautis hostibus admoueri classem atque exponi copias iubet*» (VI, 21,4). D'après Isidore, *Orig.* XV, 1,69, quelques îles furent conquises.

[111] Hypothèse de V. Gardthausen, *Augustus*, I, p. 682.

[112] Sur la campagne cantabrique, voir D. Magie, *Augustus'war in Spain*, *C. Ph.*, XV, 1920, p. 323-339; R. Syme, *The Spanish war of Augustus* (26-25 B-C), *AJPh*, 55, 1934, p. 293-317; W. Schmitthenner, *Augustus'spanischer Feldzug und der Kampf um den Prinzipat*, *Historia*, XI, 1962, p. 29-85; A. Brancati, *Augusto e la guerra di Spagna*, Urbino, 1963; A. Schulten, *Los Cantabros y Astures y su guerra con Roma*, Madrid, 1943. G. Forni, *L'occupazione militare della Spagnia nord occidentale : analogi et paralleli*, *Legio VII Gemina*, Leon, 1970, p. 83-107; F. Diego Santos, *Die Integration Nord-und Nordwestspaniens als römische Provinz in der Reichspolitik des Augustus. Von der konsularischen zur hispanischen Ära*, *ANRW*, II, 3, p. 523-571; A. Tranoy, *La Galice romaine*, Paris, 1981, p. 132-144; P. Le Roux, *L'armée romaine*, *op. cit.* p. 58-69, notamment p. 66. Orose et Florus constituent une source dont la fiabilité est sujette à caution et a été soulignée par tous les auteurs. Le passage sur l'intervention de la flotte semble toutefois accepté par les commentateurs, sans qu'on sache bien s'il faut l'appliquer aux opérations d'Auguste ou à celles menées en 19 par Agrippa (cf. Roddaz, *op. cit.* p. 408).

[113] K. Kraft, *Zur Rekrutierung der Alen und Kohorten an Rhein und Donau*, Berne, 1951, p. 95-99.

[114] Fiebiger, *RE*, III, *art. classis* col. 2636. *Contra* Kraft, *loc. cit.* Réserves dans *Starr* p. 12. *Supra* p. 172.

par voie de mer. Drusus construisit d'abord la fosse qui porte son nom, de façon à éviter l'embouchure du Rhin, et à conquérir les îles qui parsèment cette région, où ses adversaires pouvaient se réfugier en toute impunité. Là aussi, la flotte eut son rôle à jouer, en permettant des débarquements successifs[115]. L'exemple est encore plus net dans le cas de Germanicus, qui, en 16 de notre ère, fit construire des vaisseaux spéciaux pour longer la côte de Frise et débarquer à l'embouchure de l'Ems, prenant ainsi les barbares à revers; dans ce cas précis, cavalerie et infanterie suivaient le long de la côte[116].

La conquête de l'Ecosse par Agricola fut, à cet égard, typique de l'utilisation combinée de la flotte et de l'armée de terre : non seulement la marine précédait l'*exercitus*, ravageant les côtes et provoquant par des débarquements successifs la fuite de l'ennemi, tout en reconnaissant le terrain et les ports, mais encore elle coupait toute retraite aux Calédoniens, pris entre deux feux. En outre, l'armée était ainsi ravitaillée par la flotte. «Agricola envoya donc la flotte en avant pour faire en plusieurs endroits des razzias qui inspireraient beaucoup d'affolement et de terreur», écrit Tacite; «il fit reconnaître les ports par la flotte; associée par Agricola pour la première fois aux forces en action, elle suivait, spectacle exceptionnel : à la fois sur terre et sur mer la guerre était poussée et souvent, dans le même camp, fantassin et cavalier ou soldat de marine confondant leurs ressources et leur allégresse, exaltant chacun leurs exploits... Les Bretons eux-mêmes, on l'apprenait par les prisonniers, restaient interdits à la vue de la flotte, en pensant que, le secret de la mer étant dévoilé, leur dernier refuge en cas de défaite leur était fermé»[117]. Sous Septime Sévère, les opérations de l'Empereur en Ecosse associèrent de la même façon l'armée de terre et la marine[118].

On pourrait naturellement citer bien d'autres cas probables de telles opérations : en Mer Noire, la chasse aux pirates, la

[115] Suétone, *Claude* I,2; Dion LIV, 32, 2-3. Sur les fosses, *infra* p. 393.

[116] Tacite, *Ann.* I, 60; II, 6-8; cf. *infra* p. 356.

[117] Tacite, *Agricola* XXIX, 2; XXV, 1-2. Il est certain que l'originalité qu'attribue Tacite à son beau-père, dans l'invention de cette tactique des opérations combinées est un argument de pure apologie, comme le montrent les autres exemples que nous citons ici. Sur cette expédition, J. G. F. Hind, *Agricola's fleet and portus Trucculensis*, *Britannia*, 5, 1974, p. 285-288.

[118] Hérodien III, 14; Dion LXXVI, 13.

conquête des rivages du Pont ne pouvaient pas se passer de la collaboration de la flotte. Plus tard, sous Justinien, Procope signale de grandes entreprises de reconquête, impossibles à mener sans le concours de la marine[119]. Dès qu'il fallait débarquer des troupes quelque part, ce qui était fréquent, les escadres romaines étaient mises à contribution, tant pour assurer la logistique et garder le contact avec l'arrière, que pour mener une action de guerre proprement dite[120]. Il est clair que, dans ce type d'opérations, les soldats de marine jouaient un rôle important. Aussi essayait-on, depuis très longtemps, d'en augmenter régulièrement le nombre.

D'une façon générale, les vaisseaux longs pouvaient embarquer des troupes en surnombre, pour une opération ponctuelle : c'est ce qui ressort des préceptes des théoriciens, qui affirment clairement que le nombre des épibates embarqués dépend, en réalité, des circonstances et des besoins immédiats[121]. Ce fut le cas à Actium ou durant toutes les guerres civiles, pendant lesquelles c'étaient les troupes de l'armée de terre qui servaient sur les bateaux.

A l'inverse, il n'était pas impossible de se passer d'épibates spécialisés quand on n'en avait pas : on faisait alors agir la chiourme. Polyen rapporte qu'un capitaine athénien débarqua de nuit une grosse partie de son équipage pour tendre une embuscade à terre; non seulement les épibates, mais aussi les rameurs participaient à l'opération[122]. A l'époque impériale, on ne saurait affirmer que la distinction habituelle entre chiourme et soldats de marine recouvre encore une réalité : tous les marins se disent *milites* ou *caligati*; leurs monuments funéraires les montrent en uniforme de fantassin, l'épée au côté[123]. Une lettre, conservée sur un papyrus égyptien de Karanis, dans laquelle un marin demande à sa famille de lui procurer une hache, un glaive, deux lances, un grapin, est, à cet égard, révélatrice. Il ne semble d'ailleurs pas y

[119] Procope, *De aed.* III, VII, 8; Malalas, *Chron.* XVIII, p. 432.

[120] Ainsi s'explique encore sous l'Empire l'existence de cette récompense qu'est la *corona classica* (*CIL* V, 6977).

[121] Léon XIX, 9 (=*Naumachica* 1,9) : Καὶ ἕτεροι δὲ δρόμωνες κατασκευαζέσθησαν σοὶ τούτων μείζονες ἀπὸ διακοσίων χωροῦντες ἄνδρων, ἢ πλείω τούτων ἢ ἐλάττω κατὰ τὴν χρείαν τὴν δέουσαν ἐπὶ καίρου κατὰ τῶν ἐναντίων. Même affirmation dans *Naumachica* 1,12 et 5,3,1.

[122] Polyen V, 22,4.

[123] *CIL* III, 577, 6109; *EE* V, 201 par exemple.

avoir à bord de distinction d'armement entre les hommes[124]. Pendant l'expédition de Bélisaire en Afrique, les Byzantins embarqués sont à la fois rameurs et soldats de marine[125]. Mais l'habitude de ne pas distinguer les soldats de marine des rameurs ne facilite pas l'estimation du nombre des épibates embarqués. Le problème est, en effet, fort embrouillé, par manque de sources claires.

Depuis un article fort ancien de J. Kromayer, on n'a pas réussi à déterminer avec quelque vraisemblance le nombre des soldats qui pouvaient, en *temps normal*, constituer le corps du débarquement d'un navire romain[126]. Nous soulignons l'expression «*temps normal*», car, on l'a vu, les galères pouvaient transporter des troupes en surnombre, ou utiliser la chiourme pour des opérations à terre.

Rappelons tout d'abord que, jusqu'à Actium, il n'y avait guère de troupes de marine spécialisées dans la flotte romaine : les soldats embarqués venaient des légions, comme en témoigne le discours que fait tenir Plutarque à un soldat d'Antoine, à la veille de la bataille : ce légionnaire, qui reproche à son chef de préférer le combat sur mer au combat terrestre, réprouve l'embarquement qu'on lui fait subir, et auquel il n'est manifestement pas préparé[127]. L'Empire a donc, en ce domaine aussi, rationalisé une organisation jusqu'alors largement improvisée, en créant une marine qui disposait de ses propres troupes de débarquement. Les sources qui témoignent de ce fait sont toutefois fort rares, puisque les inscriptions sont peu explicites. Végèce nous fournit toutefois une indication en affirmant que les deux flottes de Ravenne et de Misène étaient montées chacune par une légion[128], ce qui confirme, apparemment, le fait qu'en 68 et 69, deux légions furent levées sur les soldats des flottes italiennes[129].

J. Kromayer a tenté d'estimer quel pouvait être le nombre des épibates embarqués à la fin de la République sur les vaisseaux romains, en réunissant toutes les sources dont il disposait, et en calculant des moyennes. Il estime ainsi à 80-90 le nombre d'épibates embarqués sur une trière. Nous n'entrerons pas dans le détail

[124] *P. Mich.* VIII, 468. *Infra* p. 685 sqq.
[125] Procope III, XI, 16.
[126] J. Kromayer, *art. cit. supra*, p. 481-491.
[127] Plutarque, *Antoine* 64.
[128] Végèce IV, 31.
[129] *Infra* p. 551.

du calcul, car il est clair que la méthode est erronée. Les sources ne mentionnent presque jamais, en effet, le type des bateaux utilisés, ni la présence d'éventuels transports au milieu des flottes de guerre. Considérer de surcroît la trière comme un bateau de type moyen ne veut pas non plus dire grand chose, à une époque où les quinquérèmes constituent l'essentiel des vaisseaux de ligne. Il vaut mieux, dans ces conditions, éviter de calculer des moyennes peu significatives, et nous contenter des quelques rares indications chiffrées qui sont certaines.

Polybe nous apprend que, de son temps, une quinquérème comprenait 300 rameurs et 120 combattants embarqués[130]. La situation n'avait sans doute pas beaucoup évolué sous l'Empire, puisque ce renseignement de Polybe est corroboré par un passage de Pline l'Ancien qui, mentionnant un incident arrivé à la quinquérème qui transportait Caligula, nous signale, au passage, que ce bateau avait 400 marins, rameurs et soldats de marine compris[131]. On peut donc estimer avec quelque vraisemblance à 100/120 hommes l'équipage normal de débarquement d'une quinquérème.

En dehors de ces indications, nous n'avons de renseignement que pour la trière; encore sont-ils fort anciens, puisqu'ils remontent au cinquième siècle avant J.-C., mais il faut nous en contenter. Les listes navales d'Athènes montrent que l'on embarquait alors 10 hoplites et 4 archers[132], mais d'autres marines préféraient déjà utiliser un équipage de débarquement plus important : 40 hommes pour les gens de Chios, 30 pour les Perses en sus du contingent habituel[133]. Nous n'avons de renseignement, à l'époque hellénistique, que pour les quadrières de Rhodes, mais les listes navales sont incomplètes, de sorte qu'on ne peut avoir de chiffre exact : une inscription nous apprend qu'il y avait au moins 19 épibates, au moins 6 archers, et au moins 2 artilleurs sur une quadrière[134], mais la comparaison avec l'équipage possible d'une trière montre qu'il s'agit là d'un minimum, dû à la mutilation de nos inscriptions. Il faut donc nous contenter des chiffres extrêmes que

[130] Polybe I, 26,7.
[131] Pline, *HN* XXXII, 4.
[132] *GOS* p. 263-265; *SSAW* p. 304.
[133] *Supra* n. 48.
[134] M. Segrè, *Dedica votiva dell'equipaggio di una nave rodia, Clara Rhodos*, 8, 1936, p. 225-244.

nous avons donnés et qui sont d'ailleurs assez cohérents : 100/120 hommes sur une quinquérème pour une chiourme de 300 hommes, soit une proportion d'un tiers; 40 hommes (peut-être plus à l'époque romaine) sur une trière, pour une chiourme de 170 rameurs (connus au cinquième siècle avant notre ère), soit une proportion d'un quart. Il faut nous en tenir à ces chiffres, quelques regrets qu'on ait. Tels qu'ils sont, ils donnent toutefois une bonne indication de ce que représentait réellement un bateau de guerre comme puissance combattante, puisque quatre ou cinq quinquérèmes ou une douzaine de trières au maximum suffisaient pour débarquer, *avec leurs seuls épibates*, l'équivalent d'une cohorte de fantassins. Or on a vu que la chiourme pouvait aussi participer, si besoin était, à des opérations à terre, ou même au combat en mer. Dans ces conditions, un bateau, même léger, représentait une force réelle comme appui d'infanterie, dans des opérations combinées. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que nombre de représentations de galères, sous l'Empire, montrent des soldats de marine, parfois des ponts hérissés de combattants. Ce potentiel humain représentait un des principaux intérêts de la flotte, partout où l'armée de terre ne pouvait opérer seule.

Le rôle des escadres fluviales.

Cette capacité de la marine à débarquer rapidement des troupes sur les arrières de l'ennemi était particulièrement précieuse sur les fleuves, où l'Empire était aux prises en permanence avec un adversaire certes peu habile en matière navale, mais mouvant et insaisissable dans un pays sans routes. Les flottes représentaient donc, grâce à leur mobilité, un excellent instrument militaire, tant pour la conquête que pour la défense du *limes*, particulièrement sur les grands fleuves d'Europe centrale qui constituaient, avec leurs affluents, de remarquables voies de pénétration dans le *Barbaricum*.

On ne saurait mieux souligner la nécessité d'utiliser la voie d'eau qu'en citant Tacite, qui évoque, dans les *Annales* II,5, le plan de Germanicus, en 16 de notre ère : Germanicus méditait, «dans sa troisième année de campagne, sur les résultats fâcheux ou heureux des événements : écrasés en bataille rangée et en plaine, les Germains avaient pour eux les forêts, les marais, un été court et un hiver précoce; ses soldats étaient éprouvés moins par les blessures que par la longueur des marches et la perte des armes; les Gaules se lassaient de fournir des chevaux; une longue file de

bagages était propre aux embuscades, difficile à protéger. Au contraire, en cas d'invasion par mer, l'occupation serait aisée aux Romains, ignorée de l'ennemi; en outre, la campagne commencerait plus tôt, les légions et les convois seraient amenés en même temps; les cavaliers et les chevaux arriveraient tout frais, par l'embouchure et le lit des fleuves, au cœur de la Germanie». Tel est, en effet, le double problème, à la fois stratégique et logistique, que devaient affronter les généraux romains : comment, dans un pays sans routes, et au demeurant très boisé, faire parvenir rapidement, en ménageant l'effet de surprise, des troupes nombreuses, non fatiguées, avec tout leur équipement, au cœur du dispositif adverse? Il est clair qu'étant donné les moyens techniques de l'époque, seule la voie d'eau répondait à ces exigences.

Pour réaliser leurs opérations, les amiraux disposaient de plusieurs types de bateaux, dont on a vu plus haut l'architecture : bâtiments de combat, d'abord, puisque les flottes fluviales disposaient de trières ou de liburnes[135]; bâtiments de transport, ensuite, puisque, si les hommes pouvaient, au moins en partie, embarquer sur les vaisseaux longs, il fallait encore transporter chevaux et bagages : la marine avait, pour ce faire, des huissiers (*hippago*), dont la présence sur les fleuves est attestée par un bas-relief de la colonne Trajane; les flottes comprenaient, en outre, des *rates*, des *lintres* (peut-être aussi *phaseli* et *actuariae*) pendant le Haut-Empire, *lusoriae*, *barcae*, *musculi* et autres *naues amnicae* au Bas-Empire. Archéologiquement, seuls sont connus quelques bateaux à fond plat, du genre monoxyle, comme ceux qu'on a retrouvés à Zwammerdam[136]. C'est une escadre de ce type que décrit Tacite (*Annales* II, 16), à propos de l'expédition de Germanicus : «Mille navires parurent suffisants et furent vite achevés, les uns courts, étroits de la poupe et de la proue mais larges de flancs, pour mieux supporter les vagues; certains aux carènes plates, pour s'échouer sans dommage; beaucoup munis de deux gouvernails, à l'avant et à l'arrière, pour permettre, en changeant souvent la manœuvre des rames, d'aborder d'un côté ou de l'autre; un grand nombre pontés pour le transport des machines, et adaptés aussi au chargement des chevaux ou du ravitaillement; tous bons à la voile, rapides à la

[135] Trirèmes dans la flotte de Germanie : Tacite, *Annales* II, 24 et II, 18; *Histoires* V,22.

[136] *Supra* p. 125.

rame». La colonne Trajane ou la colonne Aurélienne, celle de Théodose donnent l'image de ces expéditions : on y voit non seulement des bateaux de guerre, mais aussi des bâtiments qui transportent des bagages, des huissiers qui emportent des chevaux, des barques qui sont portées par des chariots quand la voie d'eau vient à manquer (fig. 45-47, 66-67).

Une autre fonction essentielle de la flotte consiste à faire traverser les fleuves aux soldats; nous ne savons si l'armée de terre disposait d'un service particulier de pontonniers, mais il est certain que la marine remplissait cette fonction à de fréquentes reprises, comme en témoignent divers textes. Il s'agissait, en effet, non seulement d'établir un pont de barques, semblable à ceux de la colonne aurélienne (fig. 67), mais aussi de s'emparer de la rive opposée, souvent tenue par l'ennemi : seuls, alors, des navires munis d'artillerie pouvaient s'en approcher, et permettre la construction d'un pont sous leur protection. Voici comment Dion Cassius (LXXI,3) décrit la tactique employée : «Les Romains établissent sans aucune difficulté les ponts sur les fleuves; de cela aussi les soldats ont une pratique continuelle comme des autres exercices militaires, entraînés qu'ils sont à le faire sur le Danube, le Rhin et l'Euphrate. Voici quelle méthode ils emploient – elle n'est peut-être pas, en effet, connue de tous – Les bateaux dont on se sert comme pontons sont à fond plat; on les ancre un peu en amont de l'endroit où l'on veut jeter le pont. A un signal donné, on laisse le premier ponton descendre le courant, le long de la rive amie. Arrivé à l'endroit qu'on va ponter, on jette à l'eau un panier plein de pierres, qu'on attache par un filin, comme une ancre. Arrimé de la sorte, le bateau reste près de la rive. Alors avec des planches et des entretoises que le bateau porte lui-même en grande quantité, on construit sur le champ un plancher jusqu'à l'embarcadère. Puis on envoie un autre bateau à peu de distance du premier, et encore un autre, jusqu'à ce qu'on ait conduit le pont sur la rive opposée. Le bateau le plus près de l'ennemi porte des tours, une poterne, des archers et des catapultes». Une tactique identique est décrite par Arrien, qui précise que les pontons sont freinés par des bateaux à rames, lorsqu'ils descendent le courant, la poupe en avant, et par la Suda[137]. Tacite, (*Ann.* XV,9) avec

[137] Arrien, *Anabase* V, 7 : le texte précise bien qu'il s'agit d'une tactique purement romaine. Suidas, s.v. *Zeugma*.

moins de détails, évoque une manœuvre semblable, insistant sur le rôle de l'artillerie portée, comme le fera Maurice, à une époque plus tardive; celui-ci précise, en outre «qu'il faut envoyer les dromons qui portent les toxoballistes et s'en servir pour repousser l'ennemi»[138]. Il est clair, en effet, que la supériorité navale est indispensable dans ces sortes d'opération, et que l'appui fourni par l'artillerie embarquée est la condition du succès d'un passage en force. Ceci explique quel rôle la marine avait à jouer sur les grands fleuves qu'on ne pouvait traverser à gué.

Cette importance des escadres fluviales dans la phase offensive de l'occupation romaine apparaît bien clairement dans tous les textes qui relatent les épisodes de la conquête.

En Germanie, le premier qui ait fait un usage important de la marine est Drusus. C. Wells a bien montré, en effet, l'aspect offensif de la politique augustéenne, à cette époque : loin d'être alors considéré comme une ligne de défense, avec des forts établis tout le long du Rhin, le *limes* est conçu comme une série de bases de départ pour une nouvelle conquête[139]. Ceci explique que les forces romaines se soient surtout installées en face des principales voies de pénétration vers l'est, qui, ce n'est pas un hasard, sont constituées par des cours d'eau navigables; il s'agit, du nord au sud, de Vechten, au départ, probablement, de la *fossa Drusiana*, justement creusée par Drusus entre le Rhin et le Zuyder Zee pour éviter les barres du fleuve et contourner l'ennemi par le nord (fig. 22)[140]; de Vetera, à l'embouchure de la Lippe; de Mayence, à l'embouchure du réseau Main/Wetteravie.

Si les textes, en effet, ne précisent pas l'emplacement des bases navales de la *classis Germanica* à cette époque, on peut supposer légitimement que les concentrations navales s'effectuaient près de ces forts, au moins des deux premiers puisque la présence navale sur le Main est moins certaine. Cette activité est attestée

[138] A. Dain, *Naumachica* p. 41.

[139] C. M. Wells, *The German policy of Augustus*, Oxford, 1972. Même idée chez E. N. Luttwak, *The grand strategy of the Roman Empire*, John Hopkin's library, 1976.

[140] Sur la construction des fosses, Suétone, *Claude* I, 2. Sur leur identification, voir la discussion dans C. Wells, *op. cit.* p. 110-116. *Infra* p. 393. H. Schönberger, *The Roman frontier in Germany, an archaeological survey*, *JRS*, LIX, 1969, p. 144-197, ne place pas Vechten parmi les forts dont la fondation se situe sûrement à l'époque de Drusus. C'est du moins ce qui ressort du silence de son commentaire. Cf. *supra* p. 295.

par les textes d'abord, par l'archéologie ensuite. Nous savons, en effet, par Dion Cassius, que Drusus, en 12 avant J.-C., descendit le Rhin jusqu'à l'Océan, traversa le lac des Bataves, pendant que ses alliés Frisons suivaient à pied et longeaient la côte. Il est probable que les fosses furent alors utilisées. En même temps, d'autres forces remontaient la Lippe[141]. Il en alla de même, semble-t-il, lorsque Tibère exerça le commandement, en 5 après J.-C.[142].

Ces expéditions expliquent que de nombreux forts de cette région aient été munis de quais, d'installations portuaires, et d'entrepôts[143] : non qu'il s'agisse chaque fois de «bases» navales au sens strict, comme on l'entendra plus tard, c'est-à-dire de ports permanents. Les briques estampillées manquent d'ailleurs sur la plupart de ces sites[144]; il est probable, en outre, que bien des fortins de l'époque, notamment le long de la Lippe, n'étaient pas occupés pendant l'hiver et recevaient une garnison uniquement pendant la campagne d'été[145]. Il est toutefois significatif de l'importance prise, à cette époque, par la voie d'eau dans la pénétration stratégique de la Germanie, qu'on constate la présence d'installations portuaires à Vechten, à Vetera, à Neuss, et sur certains forts de la Lippe, notamment Haltern[146]. Bien que les vestiges fouillés soient encore assez mal datés et qu'on ne puisse les attribuer à une campagne précise, notamment celle de Drusus, il n'est pas impossible que certains d'entre eux soient d'époque augustéenne[147]. Il est en outre bien possible que les mêmes infrastructures aient été, au moins pour certaines d'entre elles, réutilisées par Germanicus lors de ses opérations, notamment celle de 16, placée sous l'invocation de Drusus, puisque le fils reprenait la

[141] Dion Cassius LIV, 32. C. Wells, *op. cit.* p. 150 sqq.

[142] Velleius Paterculus, II, 105-106.

[143] *Supra* p. 295 sqq.

[144] Voir C. B. Rüger, *Germania Inferior*, Köln-Graz, 1968, p. 109 sqq. On remarquera toutefois que l'absence de briques estampillées pour cette époque n'est pas significative; seule est connue une brique de la flotte à Vetera (*CIL* XIII, 12564) d'époque beaucoup plus tardive.

[145] C. Wells p. 100-101.

[146] Vechten, Vetera, Neuss cf. *supra* p. 295. Sur Haltern, voir la discussion dans C. Wells p. 192-206, qui semble admettre la possibilité de quais sur le Wiegel, mais non sur le Hofestatt.

[147] On trouvera une discussion de l'attribution de ces vestiges dans C. Wells, *op. cit.* L'ensemble des données archéologiques, avec leurs incertitudes, est réunie par J. Bogaers et C. Rüger, *Der niedergermanische Limes*, Köln, 1974.

voie maritime qu'avait suivie le père, à travers les fosses, et entreprenait l'expédition dont nous avons rappelé plus haut l'existence[148]. Son échec marqua toutefois la fin de la pénétration romaine en Germanie du nord, et la flotte, qui avait joué un rôle non négligeable dans cette offensive, allait se voir désormais confier des tâches plus défensives.

La conquête des pays danubiens, notamment de l'Illyricum mit elle aussi la flotte en œuvre. Lors de la phase initiale de l'avance romaine, en effet, les troupes se heurtaient à une absence de grandes percées routières. La Save, et peut-être aussi la Drave, constituaient ainsi un excellent moyen de pénétrer à l'intérieur du pays, notamment vers l'est. Ceci explique que, dès 35 avant J.-C., un dispositif naval ait été mis en œuvre sur ces cours d'eau. Une fois Siscia prise, au demeurant avec l'aide d'une escadre fournie par les alliés[149], la ville servit de point de départ à toutes les expéditions vers l'est : Appien et Strabon soulignent, chacun de leur côté, l'importance stratégique de la Save comme voie de pénétration, et de Siscia comme base navale[150].

Ce rôle dans la conquête est encore très sensible, au début du second siècle, au moment de l'occupation de la Dacie : quoique les textes fassent défaut, les bas-reliefs de la colonne Trajane sont suffisamment explicites et montrent clairement que la flotte était employée dans l'invasion du pays; trières, bateaux de charge divers servaient à acheminer les troupes romaines et leurs équipages au cœur du pays Dace, probablement en suivant le cours de l'Olt, qui y pénètre profondément vers le nord[151]. Cette présence navale, qui, faute d'opposition, permettait de maintenir ouverte une voie essentielle de communications et de ravitaillement rap-

[148] Sur l'utilisation possible de la Lippe en 15, voir Tacite, *Annales* I, 56. Voir en outre E. Köstermann, *Die Feldzüge des Germanicus*, 14-16 n.Ch. *Historia* VI, 1957, p. 429-479; D. Timpe, *Der Triumph des Germanicus, Untersuchungen zu den Feldzügen der Jahre 14-16 n.Ch., Antiquitas*, I,16, Bonn, 1968. K. Christ, *Drusus und Germanicus, Der Eintritt der Römer in Germanien*, 1956. Sur l'invocation à Drusus, voir Tacite, *Annales* II, 8. Sur la fonction et les moyens de l'expédition, *supra* p. 357.

[149] Dion XLIX,37.

[150] Strabon IV, 6,10 et VII, 5,2; Appien, *Ill.* 221.

[151] Sur le rôle de l'Olt dans le dispositif militaire romain, D. Tudor, *Nouvelles recherches archéologiques sur le limes Alutanus et le limes Transalutanus, Actes du IXᵉ Congrès... op. cit.* p. 235-246; C. M. Vladescu et Gh. Poedaru Bordea, *Les fortifications romaines sur le limes Alutanus dans la zone du massif de Cozia, ibid.* p. 247-258.

pelle fortement la tactique employée en Germanie, au début de l'époque julio-claudienne.

De même, sur l'Euphrate, et bien que la marine romaine n'y ait jamais entretenu d'escadre régulière, la plupart des attaques de grande envergure sur le cours moyen du fleuve utilisaient l'appui tactique de la flotte. La raison, là aussi, en est simple, puisque le fleuve, pour une large part, traverse la frontière au lieu de la border. Il était dès lors tentant de s'éviter de longues et épuisantes marches d'approche, avec de nombreux bagages, en suivant la voie d'eau. C'est ce que fit Trajan, en 115 et en 116, descendant même, cette année-là, jusque dans le golfe persique[152]. Septime Sévère, puis Gordien III suivirent la même tactique[153], et la célèbre expédition de 363 chez les Parthes, dans laquelle Julien devait trouver la mort, employa la même méthode[154]. Il fallait, il est vrai, faire construire ces bateaux sur place, puisque la marine ne disposait pas, sur l'Euphrate, d'une flotte permanente. On verra que, lorsque le besoin s'en fait sentir, des marins des flottes centrales pouvaient être envoyés en vexillation sur les grands fleuves[155]. Il serait bien étonnant qu'on n'ait pas utilisé leurs services sur l'Euphrate, lorsque c'était nécessaire. La meilleure preuve que leur présence était requise réside dans l'emploi qu'on faisait parfois, même sur l'Euphrate, de bâtiments de combat, et non pas seulement de simples chalands de transport, si l'on en croit le témoignage de Zosime pour l'expédition de Julien[156].

En dehors même de ces «grandes» expéditions, il va de soi que les flottes, tout particulièrement sur les fleuves, pouvaient avoir une activité militaire «de routine», peu spectaculaire, mais indispensable : intercepter les infiltrations, protéger la navigation, effectuer des contrôles en territoire ennemi, voire des actions de représailles. Naturellement, ces missions quotidiennes apparaissent rarement dans nos sources. Elles devaient pourtant exister et constituer une part non négligeable du métier militaire, quand on se trouvait en période d'agitation aux frontières. En effet, malgré une grande inexpérience en matière navale, les Barbares s'empa-

[152] Dion Cassius LXVIII, 26 et 28.
[153] Dion Cassius LXXVI, 9,3.
[154] Ammien XIII, 3,9; XXIV 1,6-9; Libanius *Or.* XVIII, 212.
[155] *Infra* p. 379.
[156] Zosime III, 13,2 : ἦσαν δὲ πρὸς τούτοις καὶ στρατιωτικαὶ νῆες πεντήκοντα.

raient parfois de barques et traversaient les fleuves (ou les mers) pour piller. Sur le *limes*, les infiltrations semblent avoir été fréquentes; elles se faisaient soit à la nage, soit sur des troncs flottants ou des pirogues monoxyles. Pour y remédier, on construisait bien sûr des postes de plus en plus nombreux sur la berge du fleuve, «*burgis a solo exstructis item praesidiis per loca opportuna ad clandestinos latrunculorum transitus oppositis*, disent plusieurs inscriptions danubiennes de l'époque de Commode[157]. Ces mesures toutefois étaient toujours insuffisantes, et le recours aux patrouilles fluviales, «*cotidianis excubiis*» écrit Végèce (IV,46), était indispensable. Liburnes, trirèmes pendant le Principat, *lusoriae* ou simples *barcae* au Bas-Empire, servaient à remplir ces tâches de combat, et leur importance est attestée par le soin que les Empereurs prenaient de leur entretien, comme en témoignent plusieurs constitutions tardives[158]

Les bâtiments servaient à débarquer des troupes sur la rive opposée, et à prendre l'ennemi de front ou de flanc, suivant la tactique adoptée[159], mais aussi à écraser les embarcations ennemies lorsque les barbares tentaient une traversée; à cet égard, le poids des vaisseaux romains, leur hauteur, leur force d'impact, leur entraînement supérieur et leur tactique venaient facilement à bout des pirogues que pouvaient seulement opposer les adversaires de l'Empire. On comprend qu'on ait jalousement gardé ces secrets, à l'aide de lois très répressives, à l'époque byzantine[160].

Un texte de Zosime illustre bien la façon dont ces rencontres se déroulaient, et l'avantage qu'y prenaient les Impériaux : en 386, les Greutunges essaient de passer en masse le Danube sur des radeaux. Promotus, le général romain, mis au courant du dispositif adverse grâce à une ruse, dispose son infanterie en ligne sur la rive amie. De même, il range ses vaisseaux sur trois rangs de profondeur, ancrés près de la rive. Avec le reste de ses forces navales, constituées de grands bâtiments, il va à la rencontre de l'ennemi, peut-être par un mouvement de flanc, et coule tout ce qu'il trouve, provoquant un massacre général, tant grâce au poids de ses vais-

[157] *CIL* III, 3385; 10312; 10313; *Dessau* 8913.

[158] *Code Théodosien* VII, 17; *Code Justinien* I, 34,4.

[159] Par exemple Ammien XVII, 1-2; XVIII, 2.

[160] *Code Justinien* IX, 47,25 : *His qui conficiendi naues incognitam ante peritiam barbaris tradiderunt, capitale supplicium proponi decernimus.*

seaux, qu'à la masse des traits que les Romains décochent aux Barbares, du haut de leurs bords[161].

C'est dans ce contexte qui associe une défense navale active et une défense passive, à l'aide de point d'appui à terre qu'il convient de situer une série d'ouvrages tardifs, identifiés comme des débarcadères fortifiés[162]. Ces édifices sont généralement composés d'un corps de bâtiment central rectangulaire de 20/25 m de longueur, avec deux ou quatre pilastres internes. Du milieu de chacun des petits côtés part un bras de 8 à 13 m de long parallèle au cours du fleuve, prolongé presque toujours par une tour carrée (fig. 27-29). Dans plusieurs cas, un autre bras, perpendiculaire au premier, part de la tour d'angle et se dirige vers la berge, plongeant même dans l'eau, semble-t-il. Enfin, dans deux cas, ces bras qui se dirigent vers le fleuve portent eux-mêmes à leur extrémité une tour carrée qui donne naissance, à son tour, à un dernier bras parallèle au fleuve. Ce bras ferme, au moins partiellement, le quatrième côté de l'ensemble. Certains bâtiments diffèrent du schéma général par quelques détails : à Horany la construction centrale comporte elle-même des tours d'angle; à Szentendre, les seules tours visibles sont près du fleuve; à Hajducka Vodeniča, le fortin central carré est flanqué de tours rondes à ses quatre angles, et d'un bastion carré à projection externe triangulaire sur la face sud-est

[161] Zosime IV, 35 et 38 (Les deux épisodes sont probablement un doublet, selon Paschoud p. 410). *Infra* p. 645.

[162] Voir W. Schleiermacher, *Befestigte Schiffslände Valentinians, Germania*, 26, 1942, p. 191 ; A. Mocsy, *Die spätrömische Schiffslände in Contra Florentiam, Folia Archaeologica*, 10, 1958, p. 89 sqq. ; *Der Römische Limes in Ungarn, Szekesfehérvar*, 1976, cité *RLU* ; W. Jorns, *Der spätrömische Burgus Zullestein mit Schiffslände nördlich von Worms, Actes du IXe Congrès international d'études sur les frontières romaines*, Cologne, Vienne, 1974, p. 427-432; S. Soproni, *Der spätrömische Limes zwischen Esztergom und Szentendre*, Budapest, 1978. Les sites connus sur le Rhin sont au nombre de 3 : Engers, Neckarau, Zullestein. Ils sont beaucoup plus nombreux sur le Danube : on trouve en Pannonie, d'amont en aval : Balhavar (*RLU* p. 72-73); Horany (*RLU* p. 74-75); Szentendre (*RLU* p. 78-79); Veröce (*RLU* p. 118-119); Dunafalva-*Contra Florentiam* (*RLU* p. 124-125). A ces sites, dont on possède les plans, on ajoutera les cas possibles de Szob et de Vac (*RLU* p. 119), Dunakeszi (*RLU* p. 121) ainsi que Budapest, Ujpest-Megyer (*ibid*) dont on ne connaît que des mentions. En Mésie, les recherches de l'Institut archéologique serbe ont mis au jour des fortifications assez semblables à Hajducka Vodeniča, Bosman (Κανταβαξά) *Caput Bouis* et *Zanes* (cf. D. Boskovič, *Aperçu sommaire sur les recherches archéologiques du limes romain et paléobyzantin des portes de fer, MEFRA*, 90, 1978, 1, p. 425-463).

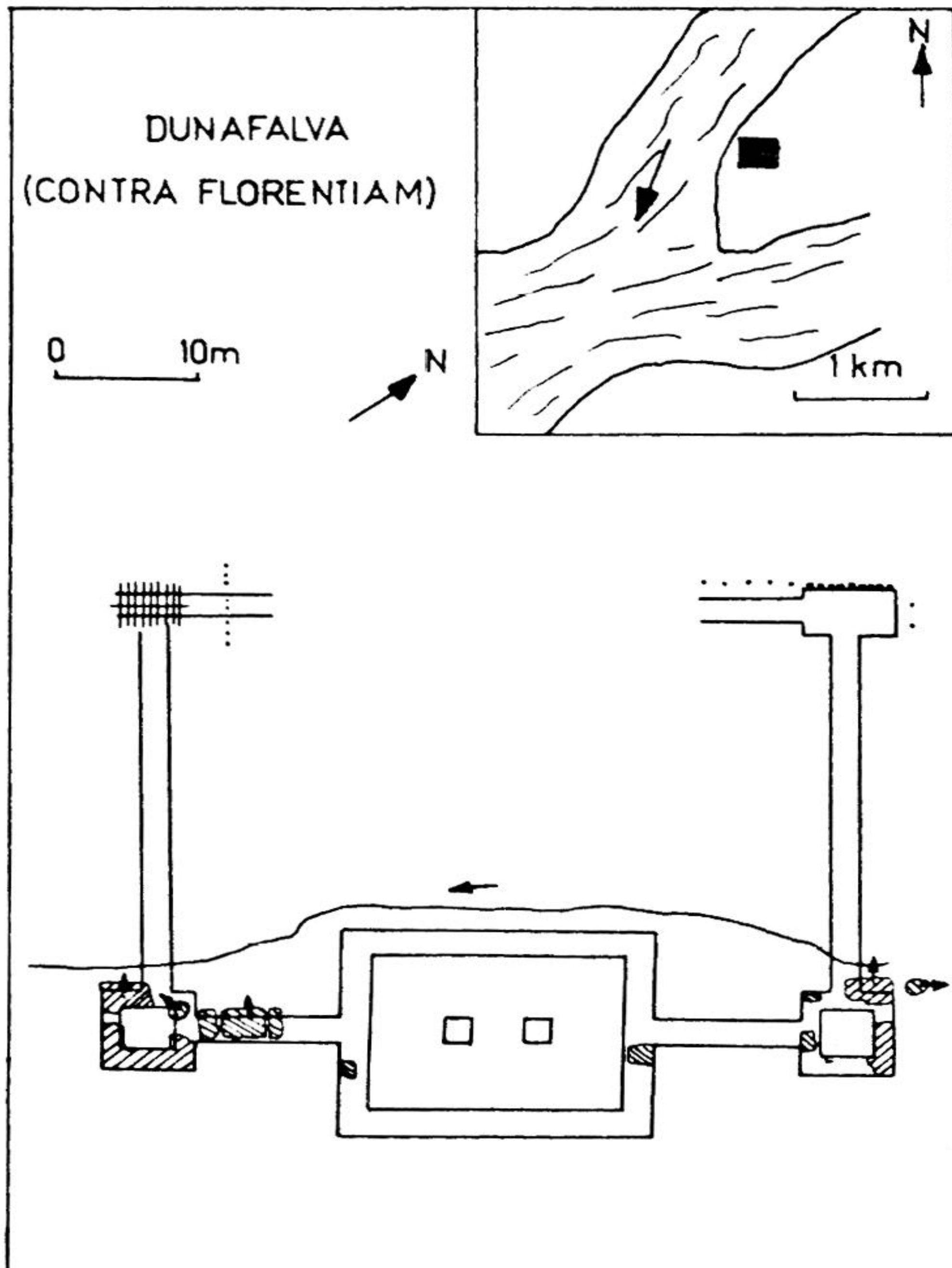


Fig. 27 – Débarcadère fortifié sur le Danube
(d'après *Der römische Limes in Ungarn, op. cit.*).

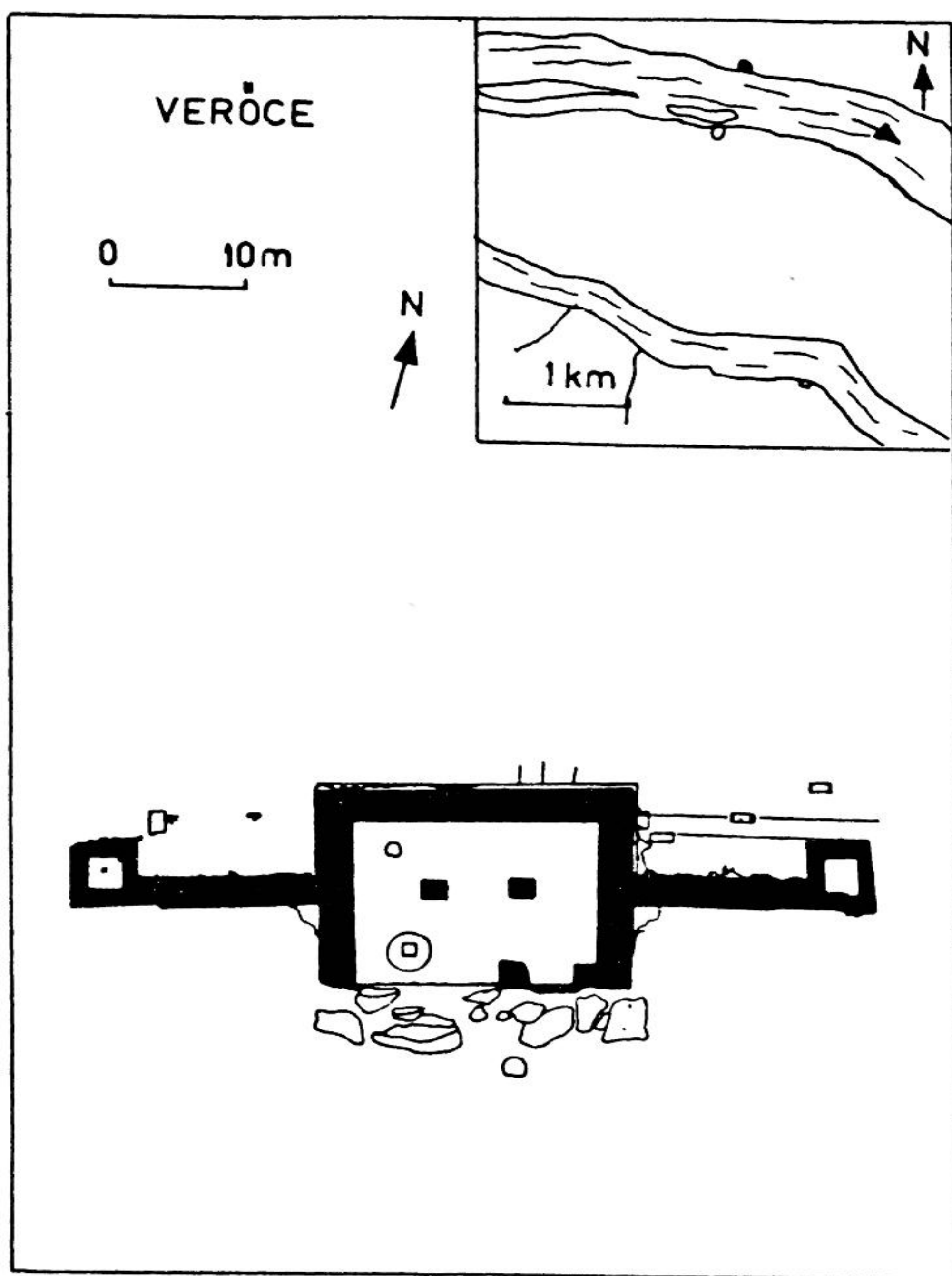


Fig. 28 – Débarcadère fortifié sur le Danube
(d'après *Der römische Limes in Ungarn, op. cit.*).

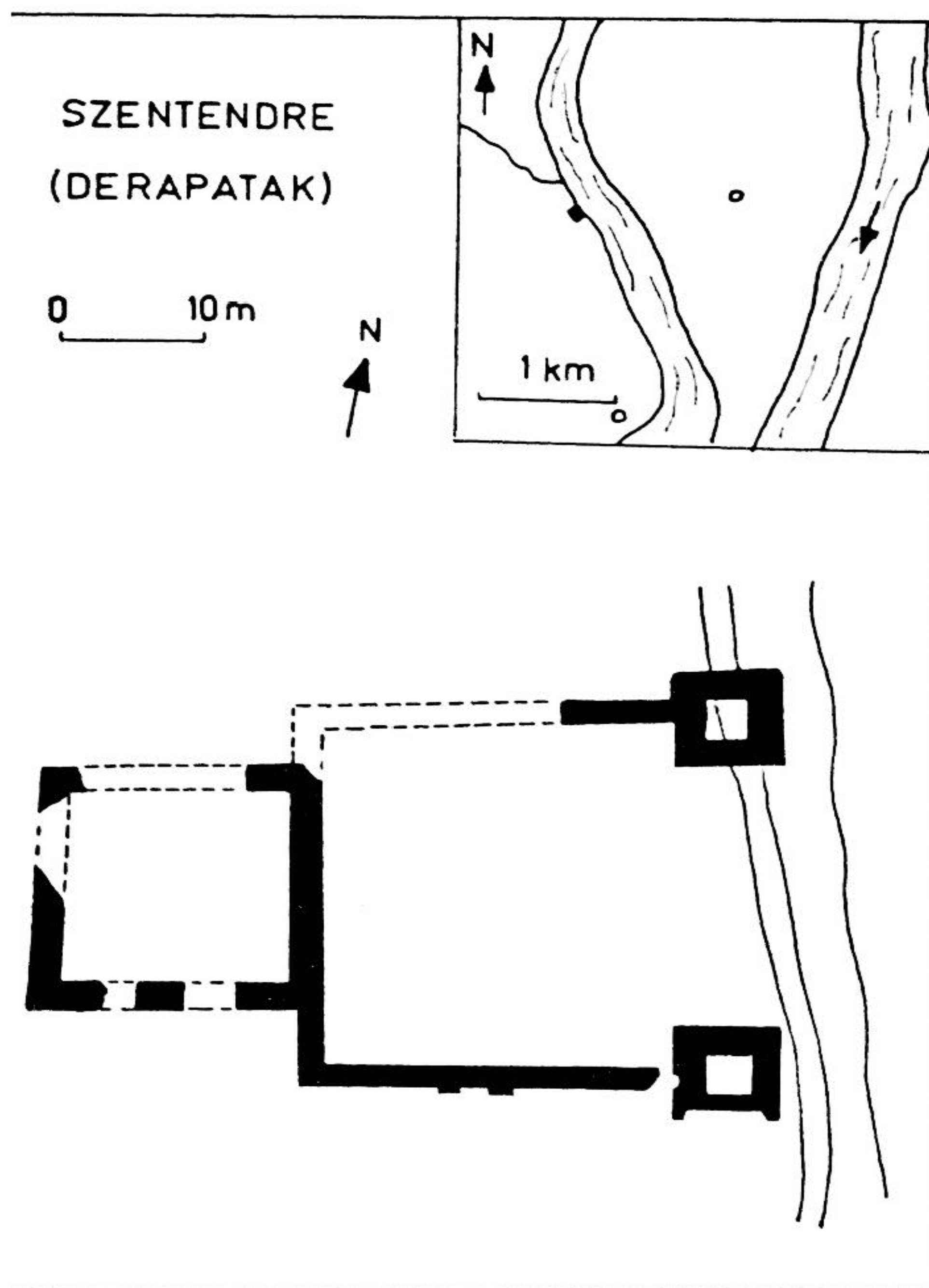


Fig. 29 – Débarcadère fortifié sur le Danube
(d'après *Der römische Limes in Ungarn, op. cit.*).

du bâtiment. Des bras, prolongés par une tour circulaire, partent du côté qui borde le fleuve et se dirigent vers la berge. Quelles que soient les variantes, somme toute mineures, qu'on distingue dans la construction de ces fortifications, on voit que leur but principal est d'assurer la protection d'un espace de 40 à 50 m sur la rive du fleuve. On peut sans doute ajouter à la série le fortin de Bosman (Κανταβαξά), de forme générale triangulaire, mais avec un côté concave le long du fleuve, à l'extrémité duquel sont placées deux tours circulaires[163]. Là aussi, une partie du rivage est protégée.

Ces ouvrages sont placés tantôt sur la rive romaine (Horany; Derapatak; Hajducka Vodeniča; Bosman), tantôt dans le *Barbaricum* (Engers; Neckarau; Zullestein; Balhavar; *Contra Florentiam*; Veröce) et il est possible que, dans certains exemples Pannoniens, les deux rives aient été munies d'installations identiques placées l'une en face de l'autre[164].

Quelle était la fonction exacte de ces fortifications? Certains ont pensé qu'il s'agissait d'ouvrages destinés à protéger soit des ponts en dur, soit des ponts de bateaux. En réalité la présence de si nombreux ponts permanents entre le territoire romain et le *Barbaricum* est fort peu probable et on devait surtout utiliser des bacs, quand on voulait passer d'une rive à l'autre, comme c'est d'ailleurs le cas aujourd'hui, au moins sur le Danube. En outre, A. Mocsy a bien fait remarquer que les «fortins» centraux n'avaient pas de grandes portes, et qu'il était impossible de faire transiter par là tant des troupes que des bagages ou des marchandises. Il est infiniment plus probable, dans ces conditions, qu'on ait affaire à des débarcadères fortifiés, où l'on pouvait abriter, en les tirant au sec, quelques bateaux : deux ou trois navires longs ou bien plutôt des embarcations plus légères du type *lusoria*. Nous ne retiendrons pas, pour notre part, l'hypothèse de A. Mocsy, qui voit dans ces postes des installations d'où l'on pouvait débarquer des troupes sur la rive barbare : d'abord parce que, comme on l'a vu, les

[163] D. Boskovič ajoute le cas de *Nouae* (*loc. cit.*) où l'on voit, à l'ouest de la citadelle, un petit ouvrage qui pourrait avoir eu une fonction identique à celle des ouvrages que nous venons de décrire. D'autres fortifications du même type auraient existé à Bacs, en Yougoslavie, d'après Soproni, *op. cit.* p. 121. Voir aussi A. Mocsy, *Eine spätrömische Uferfestung in der Batschka, Osjecki Zbornik*, 12, 1969, p. 71 (*non uidi*). En revanche les ouvrages signalés par W. Jorns, *op. cit.* n. 1, 3 et 4 ne semblent pas du même type.

[164] *RLU* p. 119.

ouvrages n'ont pas de porte vers l'extérieur, par où faire transiter rapidement des soldats[165]; ensuite parce que de tels ouvrages sont construits aussi bien en territoire romain qu'en territoire barbare, et qu'on voit mal pour quelle raison on aurait besoin de débarquer des troupes en territoire romain; enfin l'étroitesse des ouvrages ne permet guère un débarquement, à l'intérieur des bras qui les bordent.

Nous y verrions donc volontiers des relais fortifiés, destinés aux patrouilles fluviales, où l'on pouvait tirer les bateaux au sec pour passer la nuit et se ravitailler, en circulant le long du fleuve, ravitailler éventuellement les petits postes, et maintenir une présence navale. Les bras latéraux des ouvrages permettaient de se protéger éventuellement contre une incursion – les tours portaient d'ailleurs peut-être de l'artillerie – et en même temps, protégeaient contre le courant, quand ils allaient jusqu'à l'eau. Quant aux bâtiments centraux, ils pouvaient servir autant de magasin que de refuge et de casernement pour un petit nombre de soldats.

Chronologiquement, ces édifices ont d'abord été datés du règne de Valentinien; on les a mis, en effet, en relation, avec deux textes d'Ammien et de Symmaque[166] où est signalée la construction de fortifications le long du fleuve, munies d'ouvrages portuaires. Mais divers auteurs ont proposé une datation prévalentinienne : pour W. Jorns en effet, de tels ouvrages existaient dès la Tétrarchie[167]; pour S. Soproni, les briques qui apparaissent dans les murs de ces édifices doivent être attribuées au règne de Constance II. C'est à cette époque qu'auraient été construits ces ouvrages, et Valentinien se serait contenté de les restaurer ou d'en étendre l'usage[168]. Une datation voisine doit être proposée pour les ouvrages de Mésie, à l'exception de Bosman, édifié vraisemblablement sous Justinien, mais qui sort précisément de la typologie habituelle[169].

[165] On peut tout au plus supposer que ces ouvrages avaient une poterne, mais on n'en a pas de trace archéologique, semble-t-il.

[166] Ammien XXVIII, 2, 2; Symmaque, *Orationes*, II, 20 : «*Artifex manus geminas aggerum institutiones mole uallavit. Succedit scaena murorum tantum ex ea parte decliuis, qua margines turrium fluenta praestingunt. Nam bracchis utrinque Rhenus urgetur, ut in uarios usus tutum praebeat commeatum.*

[167] *Loc. cit.*, p. 432.

[168] *Loc. cit.*, p. 185-187.

[169] D. Boskovič, *loc. cit.*

* * *

Bien que la paix maritime ait été dans l'ensemble assurée, la marine romaine ne laissait pas de poursuivre une réelle activité militaire : non seulement elle maintenait son niveau d'entraînement en vue d'une toujours possible guerre d'escadre, et garantissait par ses patrouilles la sécurité des mers, mais elle jouait un rôle offensif et défensif non négligeable au sein de l'armée romaine. Les expéditions amphibies étaient fréquentes, et les flottes y tenaient une place importante; quant aux escadres du *limes* européen, elles assuraient, au même titre que les légions et les auxiliaires, la protection de la frontière. Ces tâches très guerrières n'étaient toutefois pas les seules, ni les plus fréquentes.

La marine et la logistique de l'armée romaine

La fonction traditionnelle d'une marine n'est pas seulement de livrer des batailles; elle est aussi d'assurer la sûreté des communications, d'organiser le transport des troupes, de les ravitailler. Or l'Empire, centré autour d'une mer intérieure, bordé sur ses frontières par d'importantes voies d'eau, possédait de très longues communications maritimes ou fluviales, par lesquelles devaient transiter ses troupes et leur ravitaillement, lorsque l'armée se déplaçait d'un bout à l'autre du *limes*. Le système militaire romain ne comprenait guère, aux trois premiers siècles, de réserve stratégique; les troupes d'un secteur menacé devaient donc recevoir des renforts d'autres secteurs plus calmes, en cas d'offensive de grande envergure de la part des Barbares; chaque fois que l'on devait, en outre, organiser une grande expédition hors des frontières de l'Empire, il fallait concentrer d'importantes forces en faisant venir des troupes des divers points du *limes*; à partir du quatrième siècle, le système change, puisque le commandement romain dispose d'une armée de réserve, et qu'il prélève moins souvent des renforts sur les troupes de frontière. Mais les forces du *comitatus* sont appelées à se déplacer sans cesse. Ces divers mouvements d'hommes et de matériel ne peuvent se faire le plus souvent que par voie d'eau : la marine militaire avait là une mission fondamentale à remplir.

Le ravitaillement quotidien de l'armée.

De la Mer Nord à la Mer Noire, la frontière de Rome s'appuie le plus souvent sur le cours des grands fleuves : le Rhin, et plus encore le Danube, constituent de formidables barrières naturelles en même temps que d'exceptionnelles voies d'eau. Le *limes* terrestre était donc, en quelque sorte, doublé par une rocade fluviale, qui permettait la circulation des hommes et du matériel.

L'importance des grands fleuves comme moyen de communication pour l'approvisionnement des troupes paraît clairement indiquée par les découvertes archéologiques : nous avons signalé l'existence, sous le Principat, d'un nombre non négligeable de quais, d'installations portuaires, tant sur le Rhin que sur le Danube : Xanten, Vechten, Velsen, Zwammerdam en Germanie, Schlögen, Pöchlarn, Mautern, Carnuntum ou Vienne, en Pannonie ou en Norique permettaient aux bateaux d'accoster et de ravitailler l'armée[170]; il s'agit là des exemples actuellement les mieux connus, mais il y en avait certainement d'autres, et l'on peut sans craindre de se tromper, supposer l'existence, tout le long des *limites* fluviaux, d'une série de débarcadères et d'installations portuaires associées aux divers camps de l'armée.

Que la marine du Haut-Empire ait fait relâche dans ces ports, qu'elle ait organisé ce ravitaillement du système défensif romain nous paraît évident : la présence de très nombreuses tuiles de la *Classis Germanica* dans plusieurs forts du Rhin l'atteste; que ses inscriptions soient souvent retrouvées associées à celles de l'*exercitus* terrestre le prouve[171]. Il existait, tout le long des fleuves, une série de relais portuaires où les flottes pouvaient relâcher et ravitailler les camps.

L'organisation de ce système logistique apparaît très bien dans un certain nombre d'inscriptions de Germanie, trouvées dans la vallée du Brohltal : la *Classis Germanica* était chargée à cet endroit de l'exploitation des carrières de pierre qui s'y trouvent et d'acheminer vers le Rhin et les forts du *limes* la pierre nécessaire, car il est impensable que la flotte ait été seule bénéficiaire de ce trafic. Les inscriptions, à Hercule Saxanus le plus souvent, montrent la présence de détachements de marins dans ces carrières[172].

[170] *Supra* p. 295 sqq. et 298 sqq.
[171] *Supra* p. 291 sqq.
[172] *CIL* XIII, 7710, 7716, 7719; *AE* 1923, 32.

Des exemples identiques sont fournis par la flotte britannique qui possédait, dans le Sussex, un nombre important de mines de fer, dont l'exploitation devait sans doute servir à l'armée, et que la marine redistribuait très certainement. De même, la présence d'une *uexillatio* de la *Classis Britannica* sur le mur d'Hadrien laisse supposer que cette unité renforçait et ravitaillait sans doute les troupes du *limes*, lorsque c'était nécessaire[173].

Les escadres militaires n'étaient évidemment pas les seules à parcourir les mers et les fleuves pour le ravitaillement de l'armée : un *pridianum* de l'armée de Mésie montre que l'on détachait des soldats de l'armée de terre *ad naues frumentarias*, bateaux qui ne sont certainement pas ceux de la *Classis Moesica*, car l'annone de l'armée pouvait utiliser aussi les services des naviculaires privés[174]. L'exemple des livraisons quotidiennes de blé ou de fournitures diverses à l'armée d'Egypte, dans les différents nomes, montre bien que la marine était loin d'avoir le monopole dans le ravitaillement des postes militaires[175]. On ne croit pas se tromper, toutefois, en affirmant qu'elle participait au système, indirectement en assurant la liberté de circulation, et directement en effectuant la liaison nécessaire entre des garnisons que relaient les voies d'eau.

La logistique de l'armée pendant les grandes expéditions.

Si, en temps normal, l'armée de terre pouvait vivre partiellement sur le pays qu'elle occupait, et où elle possédait d'ailleurs des territoires propres, qui lui permettaient d'assurer une partie de son fourrage et de son ravitaillement[176], il n'en allait pas de même chaque fois qu'on devait concentrer un nombre important de troupes pour une grande expédition comme la conquête de la Dacie ou les entreprises parthiques. Non seulement il fallait amener les troupes de tout l'Empire, mais il fallait aussi acheminer

[173] Voir A. C. Brodribb, *Stamped tiles of the Classis Britannica, Sussex archaeological collections*, 107, 1969, p. 102.

[174] R. Fink, *Roman military records on papyrus*, 1971, p. 217-227, l. 33.

[175] Voir par exemple T. C. Skeat, *Papyri from Panopolis in the Chester Beatty Library*, Dublin, 1964. *Infra* p. 398.

[176] Sur les *prata legionis*, voir A. Mocsy, *Das Problem der militärischen Territorien im Donauraum, Acta Arch. Hung.*, XX, 1972, p. 133-168 avec la bibliographie antérieure. P. Le Roux, *L'armée romaine d'Espagne, op. cit.* p. 109-118.

leur matériel et leur ravitaillement, pour lequel les ressources locales ne pouvaient plus suffire. De la même façon, on pouvait, en cas de troubles sérieux sur le *limes*, être amené à augmenter rapidement les effectifs, ce qui ne laissait pas de poser des problèmes logistiques dans un monde où une part non négligeable des communications devait se faire par voie d'eau.

Décrivant le rôle des flottes de haute mer au Bas-Empire, C. Courtois insistait sur l'aspect logistique de leurs missions[177]. Les textes font en effet de très nombreuses allusions aux déplacements par mer des troupes, au point qu'armée et flotte sont quelquefois prises comme synonymes. Julien parle des flottes envoyées contre Magnence (ἔκπλους) alors que nous savons qu'il s'agit de troupes de l'armée de terre transportées par mer[178]. De même, Ammien (XXIX,5,5) parle de la flotte de Théodose, non de son armée, comme si les deux notions étaient assimilées. Et C. Courtois de rappeler quelques-uns des nombreux exemples d'expéditions navales de l'époque : en 378 Gratien fit transporter par eau les forces qu'il envoyait à Valens (Ammien XXX, 11, 16). En 397-398, Stilichon fournit à Mascezel des bâtiments pour transporter son armée[179]. Nous connaissons par Claudien (*De bello Gild.* 372-373) l'expédition d'Honorius contre l'Afrique, celle de Stilichon contre les Goths d'Alaric qui ont envahi la Grèce (*IV cons. Hon.* 461 sqq.). C. Courtois cite encore, en 409, l'envoi d'une flotte d'Orient au secours d'Honorius (Zosime VI,8), et les nombreux transbordements qui ont lieu, au quatrième siècle, entre la Bretagne et le continent[180]. En cette époque où l'armée des frontières est cantonnée sur le *limes* et ne se déplace plus, le *comitatus* est obligé de passer sans cesse d'un bout à l'autre de l'Empire, ce qui implique de fréquents transports maritimes, accrus du fait qu'il est nécessaire de mater les nombreuses révoltes ou sécessions locales.

En était-il de même pendant les trois premiers siècles de l'Empire? Les sources littéraires du Principat sont sur ce point infiniment moins claires que celles de l'Antiquité tardive. Elles ne nous indiquent guère, en effet, après l'époque des guerres civiles, de nombreux transports maritimes. Ceux qui étaient absolument

[177] *Courtois* p. 252-257.
[178] Julien, *Orat.* III, 19 et I, 33.
[179] Claudien, *De bello Gild.* 418; Orose VII, 36; Zosime V, II.
[180] Ammien XX, 1 et XXVII, 8, 6; *FGH* IV, p. 59; Zosime IV, 35.

indispensables, entre la Bretagne et le Continent, par exemple, lorsqu'on renforçait le dispositif breton à l'aide de l'armée de Germanie, doivent être supposés plus que démontrés par les textes, muets le plus souvent. Il en va de même des opérations en Afrique : les révoltes du second siècle, sous Antonin, nécessitèrent l'envoi de troupes, pour l'essentiel venues de Pannonie, dont on retrouve des inscriptions dans divers ports de la côte algérienne, notamment à Tipasa[181]. Il est bien clair qu'il y eut là transport de troupes par mer, ce qui était indispensable, vu la situation géographique de l'Afrique du Nord, mais il reste à prouver que c'est bien la marine militaire, et non des bateaux civils réquisitionnés qui effectuaient ces déplacements pour le compte de l'armée.

On n'a pas assez fait attention, à cet égard, à la présence de diverses inscriptions qui mentionnent des vexillations des flottes prétoriennes, notamment en Orient, au moment des grandes expéditions contre les Parthes.

Nous savons, en effet, tant par les fouilles du cimetière de Séleucie que par deux papyri, que des vexillations des deux flottes prétoriennes étaient en garnison à cet endroit, en 143, en 166, et probablement à d'autres moments pendant le deuxième siècle[182]. Nous y ajouterons, pour notre part, une inscription de Cyrrhus, au nord d'Alep, qui mentionne la présence dans cette ville de *Q. Marcius Turbo*, préfet de la flotte de Misène, dont nous savons qu'il transporta vraisemblablement Trajan, à bord de la quadrière *Ops*, à la veille de la guerre parthique de cet empereur[183].

[181] *Supra* p. 249.

[182] *Fontes Iuris Romani* III, 132 (= *AE* 1896, 21) : vente d'un esclave le 24 mai 166, *Actum Seleuciae Pieriae in castris in hibernis uexillationis clas(sis) pr(aetoriae) Misenatium*. Sur le cimetière de Séleucie et la présence, à cet endroit, de marins des deux flottes centrales, voir H. Seyrig, *Le cimetière des marins à Séleucie de Piérie, Mélanges Dussaud*, Paris, 1939, p. 451-459. Quant au *papyrus BGU* 113, daté de 143, il associe clairement la flotte de Misène à celle de Syrie, ce qui témoigne, à notre avis, de la présence de l'escadre prétorienne à Séleucie.

[183] E. Frézouls, *Inscription de Cyrrhus relative à Q. Marcius Turbo, Syria*, XXX, 1953, p. 247-278 : ---*C(aii) f(ilio), Tro(mentina) (tribu), Fron/toni Turboni/Publicio Seuero,/ domo Epidauro,/ p(rimo) p(ilo) bis, praef(ecto) uehic(ulorum), trib(uno) coh(ortis) (septimae) uigi(lum), trib(uno) equ(itum) sin[g(ularium)]/Aug(usti), trib(uno) pr[ae]t(oriano), proc(uratori)/ludi magni, praef(ecto)/class[is] pr(aetoriae) Misenensis,/P(ublius) Va[le]rius P(ublii) f(ilius)/Qui[r(ina] Va]lens/ o[b m]eritis*. *Pflaum* p. 211-216 (= R. Saxer, *Untersuchungen zu den Vexillationen des römischen Kaiserheeres von Augustus bis Diokletian*, Köln, Graz. 1967, n° 97 = *AE* 1955, 225.).

Considérons en outre une inscription d'Ephèse, publiée par J. Keil, relative à la présence, dans cette ville, sans doute sous les Sévères, de Vibius Seneca, *dux* des vexillations des flottes de Ravenne et de Misène, avant d'être préfet de la flotte de Ravenne[184]. Complétons notre liste par la mention du cursus de C. Iulius Alexander, qui fut *praepositus reliquationi classium praetoriarum Misenatium et Rauennatium piarum uindicum expeditioni orientali*[185]. Le terme de *reliquatio* signifierait étymologiquement, pour Henzen, le détachement qui reste à la base lorsque la flotte est partie en expédition; pour Mommsen, le *praepositus reliquationis* serait un officier chargé de gérer l'épargne des soldats[186]. La première hypothèse, qui s'appuie sur le fait qu'une épitaphe misénate signale, *à la base même*, un autre *praepositus reliquationis*[187], vient d'être confirmée par la découverte d'une inscription récemment

[184] J. Keil, *Ephesos und der Etappendienst zwischen der Nord-und Ostfront des Imperium romanum, Anzeiger der österreichischen Akademie der Wissenschaften zu Wien*, Phil. hist. Klasse, 12, 1955, p. 163-165 = *AE* 1956, 10. Nous suivrons ici, non la reconstruction de J. Keil, mais celle de H.-G. Pflaum, *Vibius Seneca, Dux vexillationum classis praetoriae Misenatium et Ravennatium, Studi Romagnoli*, 18, 1967, p. 255-257. Voir le texte *supra* p. 235. Pflaum (*loc. cit.*) a substitué 1.5 δοῦκ[α] à δουκ[η(νάριον)] impossible dans ce type de *cursus*. Selon lui, les charges de tribun de la 10e cohorte prétorienne et de *dux* des vexillations sont successives, *dux* ayant été d'abord oublié dans le *cursus* 1.8, et rajouté au seul endroit où il restait de la place, 1.5. Sur la suite de la carrière de *Vibius Seneca*, préfet de la flotte de Ravenne, voir *AE* 1968, 189 (Cf. M. Bollini, *Vibio Seneca, Studi Romagnoli*, XVII, 1966, p. 229-233).

[185] *Dessau* 9221 (*NS* 1909 p. 209-211) : *C(aio) Iul(io) C(aii) f(ilio), Cl(audia) (tribu) Alexandro,/ stolarcho class(is) pr(aetoriae) Misen(ensis) p(iae) u(indicis)/ Philippianae, adampliato/iudicis diui Alexandri Aug(usti)/ceterorumque princip(um), praep(osito)/reliq(uationi) class(ium) praet(oriarum) Misen(atium) et/Rauenn(atium) p(iarum) u(indicum) expeditioni/orientali, adlecto in ordine/decur(ionum) splendidiss(imae) ciuitat(is)/Mis(eni) itemq(ue) spendidis(simae) col(oniae)/Antiochiens(is) et splendidis(simae)/col(oniae) Mallotar(um), patron(o) quo/que ciuitati Chil(manensium) homini uere/cundiss(imo), C(aius) Iul(ius) Aprilis uet(eranus) Aug(ustorum) (duorum)/, l(ocus) ab Aurel(io) Serapione trib(uno) praep(osito). In latere : dedic(atum) idib(us) Mart(iis)/ Presente et Albino co(n)s(ulibus).* On passe ici sous silence l'inscription de Lydney, *CIL* VII, 137 où apparaîtrait le mot *reliquatio*, selon une restitution incertaine de Th. Mommsen, mais sans mention d'une escadre particulière.

[186] Henzen, *Bull. Istit.*, p. 117 et 126. Cf. V. Chapot, *La flotte de Misène, op. cit.* p. 124. *Starr* p. 38. Mommsen, *BJ*. LXVIII, p. 55.

[187] *CIL* X, 3345 : *D(is) M(anibus)/ Aureliae Verecundiniae/ Verae Agrippinae,/ M(arci) Verecundini Veri p(rimi) p(ili) filiae, /praepositi reliquationis/class(is) praet(oriae) Misenat(ium)/ C(aius) Valerius s --- Picentinus /con[iugi in tes]t(imonium)? amoris* (Restitution difficile, suggérée par Mommsen).

mise au jour en Italie. Le texte, daté de 242, mentionne une dédicace à l'Empereur, effectuée par les soins conjoints d'un vice-préfet du prétoire et d'un primipile, *praepositus reliquationis* de la *legio IIa Parthica* dont le gros de la troupe était alors sans doute avec Gordien III et Timésithée sur le limes de l'Euphrate[188]. La *reliquatio* est bien, en l'occurrence, formée de la troupe restée au dépôt.

Il s'ensuit que le cursus de C. Iulius Alexander nous affirme clairement que les deux flottes de Misène et de Ravenne se trouvaient sur le front oriental pendant une expédition parthique, sans doute sous les Sévères, et que seul un détachement restait au dépôt, aux ordres d'un officier. Son rôle était, bien sûr, de maintenir une présence navale en Italie, mais aussi, sans doute, d'assurer depuis la capitale le train des équipages : en témoigne le *cursus* de C. Sulgius Caecilianus, *praepositus reliquationi classis praetoriae Misenatium piae uindicis et thensauris dominicis et bastagis copiarum deuehendarum*[189].

Nous sommes donc en présence de plusieurs inscriptions qui indiquent clairement que la marine envoyait assez régulièrement en Orient des forces importantes. La chronologie de ces expéditions est, en elle même, significative : la présence de *Q. Marcius Turbo* en Syrie est attestée un peu après le milieu de 114, soit à la veille de la guerre parthique de Trajan[190]. Le papyrus de 143 s'ins-

[188] *Rivista di Archeologia cristiana* 1981, n° 18 (Rome) : *Genio leg(ionis) (secundae) Parth(icae) Gordianae et Fortunae Reduci/ Paciferae, conseruatoribus d(omini) n(ostri)/ Imp(eratoris) Caes(aris) Gordiani Pii Felicis Inuicti Aug(usti) et/ Sabiniae Tranquillinae Aug(ustae) coniugi Aug(usti), n(ostri)/ milites leg(ionis) (secundae) Parth(icae) Gordianae P(iae) F(elicis) F(idelis) Aeternae/ qui militare coeperunt Sabino (bis) et Anullino co(n)s(ulibus)/ quorum nomina cum tribus et patrias duobus tabulis aereis/ incisa continentur, deuoti numini maiestatique eorum/ sub cura Valeri Valentis u(iri) p(erfectissimi) uice praef(ecti) praetorio) agentis / et Pomponi Iuliani p(rimi) p(ili), prae(positi) reliquationis/; dedicatum) VIII kal. Aug. Attico et Praetextato [u(iri) c(larissimi) cons(ulibus)]* (= *AE* 1981, 134).

[189] *CIL* VIII, 14854 : *C(aio) Sulgio C(aii) f(ilio), Pap(iria) (tribu), Caeciliano praef(ecto) leg(ionis) (tertiae) Cyrenai/cae, p(rimo) p(ilo) leg(ionis) (uicesimae) Valeriae uictricis, praeposito reli/quationi classis praetoriae Misenatium piae / uindicis et thensauris dominicis et bastagis copia/rum deuehendar(um), (centurioni) leg(ionis) (tertiae) Aug(ustae) et septimae Geminae/et primae Parthicae et (sextae decimae) Fl(auiae) f(ulminatae) et (tertiae decimae) G(eminae in prouincia Daci/a, nauarch(o) classis praetoriae Misenatium piae/uindicis, optioni peregrinorum et exercitatori mili/tum frumentarior(um) et Sulgiae --- ae et Sulgio/Apro ---*. D. van Berchem, *Le port de Séleucie...*, *art. cit.* pense toutefois que la base de la *reliquatio* ne peut pas être en Italie, sur la foi du cursus de C. Iulius Alexander.

[190] *CIL* XVI, 60. E. Frézouls, *loc. cit.* p. 249.

crit peut-être dans le cadre des mesures prises par Antonin, au début de son règne, pour assurer la paix dans la région[191]; celui de 166 doit être mis en relation avec les campagnes de Marc-Aurèle et Lucius Verus[192]; la carrière de *C. Sulgius Caecilianus* doit se situer sous Caracalla ou Sévère Alexandre, et il est possible que la fonction qui fut la sienne comme *praepositus reliquationis* soit liée, au dire de H.-G. Pflaum, à l'expédition parthique du dernier des Sévères[193]. *C. Iulius Alexander* était déjà stolarque sous cet Empereur, comme en témoigne l'inscription qui lui est dédiée; on peut penser dès lors que l'expédition orientale à laquelle il est fait allusion pourrait avoir eu lieu sous Caracalla ou Alexandre Sévère lui-même[194]. L'épitaphe de *Vibius Seneca* est moins sûrement datée : elle date peut-être de Philippe l'Arabe, dont l'épithète, appliquée à la 10ᵉ cohorte prétorienne, est martelée[195]. Elle s'inscrit, toutefois, comme l'a montré J. Keil, à la suite d'une série de mouvements de troupes bien attestés à Ephèse. Sous Marc-Aurèle ou Septime Sévère, le rhéteur T. Flavius Damianus dépensa 201200 médimnes de blé en 13 mois, afin de subvenir au besoin des troupes qui revenaient victorieuses d'Orient et passaient par la ville[196]. Dans la seconde moitié du second siècle, un certain *T. Valerius Secundus*, soldat de la VIIIᵉ cohorte prétorienne, fut *stationarius* à Ephèse[197]. Ce soldat policier, qui appartient à un corps souvent chargé de pourchasser les déserteurs et de maintenir l'ordre, peut avoir été envoyé dans cette ville, avec plusieurs de ses compagnons à l'occasion d'une expédition en Orient, si l'on accepte les hypothèses de J. Keil. Signalons, pour terminer, l'inscription d'un scribe de la flotte de Misène, mort à Ephèse, *in munere missus*, probablement sous Marc-Aurèle[198]. Si nous ajoutons ces diverses inscriptions à

[191] T. B. Mitford, *Cappadocia and Armenia Minor. Historical settling of the limes, ANRW* II, 7,2, p. 1169-1228. D. Magie, *Roman Rule, op. cit.* p. 659.

[192] *Ibidem* p. 1203-1205. D. Magie, *Roman Rule*, p. 660-664.

[193] Pflaum, *Carrières* p. 484. Il se peut qu'un nouveau diplôme de marin, publié par D. van Berchem, *Le diplôme militaire de la bibliothèque Bodmer, Museum helveticum*, 36, 1979, p. 101-110 fasse allusion à la campagne de Caracalla contre les Parthes en 214.

[194] *NSA* 1909, p. 211.

[195] J. Keil, *loc. cit. supra.*

[196] *JöAI* 15, 1912, Beiblatt, p. 164 : στρατόπεδα ἀπὸ τῆς κατὰ Πάρθων νείκης ὑποστρέφοντα.

[197] *Dessau* 2052.

[198] *Dessau* 2888.

celles de Séleucie, non rigoureusement datées, mais qui attestent la présence de marins des flottes centrales dans le grand port de Syrie au deuxième siècle et peut-être au début du troisième, nous constatons que les escadres de Misène et de Ravenne envoyaient régulièrement des bateaux en Orient, particulièrement au moment des grandes expéditions parthiques.

On ne s'est jamais vraiment, jusqu'à présent, interrogé sur la raison de ce phénomène. Etudiant la carrière de *Q. Marcius Turbo*, E. Frézouls constate sa présence en Syrie lors de l'expédition parthique de Trajan, mais se demande ce qu'il pouvait bien y faire, car il est évident que son rôle, comme préfet de la flotte de Misène, ne consistait pas seulement à accompagner Trajan à bord d'un bâtiment de guerre. «La marine, écrit-il, n'avait aucun rôle à jouer dans la guerre, au moins sur mer»[199]. Certes, dans une Méditerranée à peu près calme et où la piraterie, sinon totalement éteinte, ne représente plus, à l'époque, qu'un danger mineur, face en outre à un adversaire, les Parthes, qui n'avaient aucune ouverture sur la mer, les flottes romaines n'avaient guère à remplir de mission de combat. Il serait toutefois bien étrange qu'on les ait déplacées pour rien, et avec une telle persévérance, si elles avaient dû n'avoir aucune fonction[200].

La seule hypothèse évidemment cohérente, qui nous est d'ailleurs fournie par certaines inscriptions, est constituée par les missions de logistique qu'on devait confier à la marine, particulièrement en cas d'expédition importante ou d'attaque grave. C'est en effet par Séleucie de Piérie que transitait le ravitaillement du front oriental sous Marc-Aurèle, comme le montre l'inscription de *T. Antonius Claudius Alfenus Arignotus*, Ἔπαρχον ἀννώνης θεοῦ Ἀντωνείνου καὶ λιμένων Σελευκείας Πειερίας[201].

[199] *Loc. cit.* p. 274. Le seul savant qui ait émis une hypothèse semblable à la notre est D. van Berchem, *Le port de Séleucie...*, *art. cit.*

[200] E. Frézouls (*loc. cit.*) suppose, peut-être à juste titre, que la flotte de Misène pouvait servir à l'établissement des communications entre Séleucie et le front. *Q. Marcius Turbo* aurait alors fait bénéficier Trajan de son expérience d'ancien préfet des véhicules. La marine aurait en même temps aidé à franchir les fleuves et à naviguer sur l'Euphrate. Une telle hypothèse est possible, et l'on connaît d'autres cas identiques (*supra* p. 358 sqq.). Toutefois cette supposition n'est nullement en contradiction avec la nôtre; il est évident que les différentes missions de la flotte peuvent se superposer.

[201] *CIG* 3497 (= *Dessau* 8853) (*IGRR* IV, 1213). Cf. Pflaum, *Carrières* p. 577. Nous reviendrons plus loin sur le rôle du port de Séleucie dans les guerres Parthiques.

On peut confronter ces inscriptions du front d'Orient à un certain nombre d'autres témoignages similaires : en Crimée, nous connaissons une vexillation de la flotte de Ravenne, probablement envoyée en renfort de la *Classis Pontica*, mais certainement elle aussi destinée à assurer la logistique de l'armée romaine dans ces régions[202]. En Afrique, nous l'avons vu, les transbordements de troupes étaient fréquents et nous en avons divers témoignages au deuxième siècle[203]. En Egypte, nous rencontrons des soldats de la flotte de Misène, dont la présence s'explique vraisemblablement par la nécessité d'organiser le ravitaillement de l'armée[204]. On voit mal, en effet, ce qu'un détachement des flottes prétoriennes viendrait faire dans cette partie de l'Empire, dotée d'une flotte propre, sinon pour les motifs que nous indiquons, en pleine période de paix. En revanche, nous voyons la *Classis Alexandrina* fort loin de ses bases naturelles : en Syrie, peut-être justement lors des guerres parthiques, en Afrique du nord, et même en Thrace, à Philippes, où sa présence ne s'explique guère autrement que par la nécessité de convoyer des troupes et leur matériel[205].

Mais c'est sur le Danube que le rôle de la marine dans la logistique militaire est le plus apparent; c'est en effet ce qui ressort d'une inscription de Zana, dédiée à l'un des grands soldats du second siècle, M. Valerius Maximianus. Après une préfecture contre les peuples de la rive du Pont Polémoniaque, cet officier est nommé *missus in procinctu Germanicae expeditionis ad deducenda per Danuuium quae in annonam Pannoniae utriusque exercituum denauigarent, praepositus uexillationum classium praetoriarum Misenatis item Rauennatis item classis Britannicae item equitum Afrorum et Maurorum electorum ad curam explorationis Pannoniae*[206].

[202] *Supra* p. 263.

[203] *Supra* p. 249.

[204] E. Breccia, *Iscrizioni greche e latine*, Le Caire, 1911, n° 487. *AE* 1913, 237 = *AE* 1954, 270.

[205] *Kienast* p. 83, n. 2. Voir E. Breccia, *Iscrizioni greche e latine*, Le Caire, 1911, n° 487 et *AE* 1913, 236 (= *AE* 1954, 270). *P. Mich.* VIII, 467.

[206] Pflaum, *Carrières*, p. 476-494 et *Libyca* III, 1955, p. 135-154 : *M(arco) Valerio Maximiano M(arci) Valeri Maximiani quinq(uennalis) s[ac(erdotalis)] | f(ilio), pont(ifici) col(oniae) Poetouionens(ium), equo p(ublico), praef(ecto) coh(ortis) (primae) Thrac(um), trib(uno) coh(ortis) (primae) (H)am(iorum) | ciuium R(omanorum) praep(osito) orae gentium Ponti Polemoniani, don(is) don(ato) bel|lo Phart(ico), allecto ab Imp(eratore) M(arco) Antonino Aug(usto) et misso in procinctu | Germanic(ae) exped(itionis) ad deducend(a) per Danuuium quae in annonam Panno(niae) |*

H.-G. Pflaum, qui a commenté ce texte, remarque justement qu'il nous fournit des renseignements de premier ordre sur le ravitaillement des troupes de Pannonie pendant les guerres de Marc-Aurèle. Nous apprenons, en effet, que l'on ne s'est pas borné à utiliser les routes de terre, notamment celles venant d'Italie, mais que l'on a eu aussi recours à la voie fluviale pour acheminer le blé destiné à nourrir l'armée. Pour ce faire, on a alerté non la flotte de Pannonie, sans doute engagée directement dans les combats, et peu disponible pour ces sortes de tâches, mais des vexillations de la flotte de Bretagne et des flottes prétoriennes, réunies pour l'occasion sous un commandement unique.

Cette inscription nous permet d'apprécier concrètement la réalité et l'importance des tâches confiées à la marine en cas d'expédition militaire. Loin d'être inutiles, les escadres prétoriennes accomplissent ici le rôle normalement dévolu à une flotte de guerre : maintenir ouvertes les voies d'eau afin d'assurer la logistique de l'armée et le ravitaillement des troupes (*annonam Pannoniae utriusque exercituum*). Nous connaissons bon nombre d'autres soldats préposés à l'acheminement, sur le front, des *impedimenta* nécessaires : *annona*(blé) ou *copiae*(bagages)[207]; mais, parmi ceux-

utriusq(ue) exercit(uum) denauigarent, praepos(ito) uexillation(um) clas(sium) praetor(iarum) | Misenatis item Rauennatis item clas(sis) Brittanic(ae) item equit(um) Afror(um) et Mauror(um) | elector(um) ad curam explorationis Pannoniae, praef(ecto) al(ae) (primae) Arauacor(um), in procinc|tu Germanico ab Imp(eratore) Antonino Aug(usto) coram laudato et equo et phaleris | et armis donato, quod manu sua ducem Naristarum Valaonem | interemisset et in eade(m) ala quartae militiae honor(em) adepto, praef(ecto) al(ae) | contar(iorum), don(is) don(ato) bello Ger(manico) Sar(matico), praep(osito) equitib(us) gent(ium) Marcomannor(um) Narist(arum)|Quador(um) ad uindictam Orientalis motus pergentium honor(e) centenariae dig|nitatis, aucto salario adeptus procurationem Moesiae inferioris, | eodem in tempore praeposito uexillationibus et at detrahen|dam Briseorum latronum manum in confinio Macedon(iae) et Thrac(iae) | ab Imp(eratore) misso, proc(uratori) Moesiae super(ioris), proc(uratori) prou(inciae) Daciae Porolis|sensis, a sacratissimis Imp(eratoribus) in amplissimum ordinem inter prae|torios allecto et mox leg(ato) leg(ionis) (primae) Adiut(ricis) item leg(ato) leg(ionis) secunda Adiu(tricis), praep(osito) uexil(lationum) | Leugaricione hiemantium item leg(ato) leg(ionis) | quintae Mac(edonicae) item leg(ato) leg(ionis) (primae) Italic(ae) item leg(ato) leg(ionis)| (tertiae decimae) Gem(inae) item leg(ato) Aug(usti) pr(o) pr(aetore) [leg(ionis) (tertiae) Aug(ustae)], don(is) don(ato) a nobilissimo [(principe M(arco) Aurelio Commodo Aug(usto)] expeditione secunda Ger(manica) splendidissimus ordo Dian[ensium Veteran(orum)] aere conlato (= *AE* 1956, 124).

[207] Voir D. van Berchem, *L'annone militaire dans l'Empire romain au troisième*

ci apparaissent divers marins, ou divers officiers qui ont un lien avec la marine : c'est le cas de *T. Antonius Claudius Alfenus Arignotus* et de *C. Sulgius Caecilianus*, dont nous avons déjà parlé, mais aussi de *Cn. Marcius Rustius Rufinus*, *praepositus annonae* pendant l'expédition parthique de Septime Sévère, après avoir été successivement préfet des deux flottes prétoriennes. Cette particularité faisait dire justement à H-G. Pflaum que le blé destiné à l'armée avait probablement été acheminé par mer, jusqu'à Séleucie de Piérie, ce qui justifiait pour cette fonction le choix d'un expert naval[208].

C'est dans cet ensemble qu'il faut évidemment situer la carrière de M. Valerius Maximianus, exceptionnelle par la succession de promotions qui la caractérise, mais dont les charges navales s'inscrivent dans une série de fonctions logistiques bien connues par ailleurs. Remarquons toutefois, au passage, que le commandement de M. Valerius Maximianus était double, à la fois terrestre et fluvial, et s'exerçait aussi, comme pour une de ces opérations combinées dont nous avons souligné la fréquence, sur un détachement de «spahis», (*equitum Afrorum et Maurorum electorum ad curam explorationis Pannoniae*). Il s'agissait, dans ce pays de forêts propices aux embuscades et aux coups de mains, d'éclairer sur les rives la marche de la flotte et des convois de blé, et de protéger l'escadre sur ses flancs. C'est d'ailleurs sans doute la même tâche qui est assignée aux *equites Mauri* du Pseudo-Hygin, d'ailleurs associés à des détachements de Misénates et de Ravennates[209].

Cette mission de M. Valerius Maximianus doit être rapprochée de plusieurs inscriptions, qui mentionnent, croyons-nous, des commandements combinés de plusieurs escadres. L'une d'elles est

siècle, *MSNAF*, 1937, p. 117-202. Pflaum, *Carrières*, p. 483-485. A. von Domaszewski, *Die Annona des Heeres im Kriege*, *Festschrift H. Swoboda*, 1927.

[208] *CIL* IX, 1582 (*Dessau* 1343); Pflaum, *Carrières* p. 625-629.

[209] La chronologie et l'interprétation de cette inscription ont été contestées. Voir M. Leglay, traduisant un article de J. Dobias, paru dans *Listy Filologicke* V, LXXX, 1957, p. 179-196, in *Zana : A propos de l'inscription de M. Valerius Maximianus*, *Libyca* V, 1957, p. 107-111 ; l'auteur récuse la date de H. G. Pflaum (sous L. Verus pour la mission sur le Pont) et propose de situer la mission sur le Danube entre 169 et 172. L'expression *in procinctu* ne signifierait pas «sur le front», mais «avant le départ en campagne». Enfin la tâche des cavaliers Maures n'était pas de protéger les convois fluviaux, mais d'effectuer bel et bien une tâche d'exploration (cf. M. Lenoir, éd. *Pseudo-Hygin*, Les belles Lettres, p. 63). (Cf. aussi G. Forni, *Sull'ordinamento ed impiego della flotta di Ravenna*, *Convegno Classe* 1967, p. 276).

dédiée à C. Manlius Felix, qui fut *praefectus class(ium) Pann(onicae) et Germ(anicae)*, très probablement pendant la première guerre dacique[210]. L'autre est dédiée à un inconnu qui fut successivement sous-préfet d'une des flottes prétoriennes, *procurator et praeses* d'une des provinces alpines, avant de devenir *praefectus classium Britanniciae et Germaniciae et Moesicae et Pannonicae*[211].

Ces titulatures sont exceptionnelles; on ne rencontre jamais de charges navales cumulées, et cette réflexion a conduit C. Starr à une explication apparemment plus naturelle : pour cet auteur, en effet, les fonctions signalées dans ces deux inscriptions n'auraient pas été simultanées, mais successives[212]. Quoique apparemment plus logique, une telle explication se heurte à de forts arguments[213] : le commandement des flottes de Pannonie ou de Mésie est, en effet, un poste sexagénaire, alors que la procuratèle des Alpes est un poste centenaire[214]. Il est dès lors invraisemblable, dans le cas de notre deuxième inscription, qui décrit un *cursus* descendant, que le chevalier dont il est question soit passé de la procuratèle des Alpes à la préfecture de la flotte de Pannonie, puis de Mésie, avant d'arriver à la préfecture de la flotte de Germanie, puis de Bretagne, postes centenaires eux-aussi. Quant à la première inscription, celle de C. Manlius Felix, le pluriel employé dans la titulature des flottes (*classium*) atteste sans doute, selon H. G. Pflaum, que ce protégé de Trajan exerça directement une charge centenaire, le commandement des deux flottes pendant la campagne dacique, sans passer par le rang de sexagénaire, normal pour la seule escadre pannonienne[215].

[210] *CIL* III, 726 = *Dessau* 1419 : *C(aio) Manlio [---] f(ilio), Q(uirina) (tribu), /Felici, trib(uno) mil(itum) leg(ionis) VI[I]/C(laudiae) p(iae) f(idelis), adlect(o) in decur(ias)/iudic(um) selector(um) a diuo/ Tito, praef(ecto) fabr(um) Imp(eratoris) Caesaris Neruae Trai(ani)/Germ(anici) Dacici (bis), praef(ecto) class(ium) Pann(onicae) et Germ(anicae), proc(uratori) Aug(usti) reg(ionis)/ Chers(onesi), proc(uratori) Aug(usti) (uicesimae) hered(itatium) d(ecreto) d(ecurionum).* Cf. Pflaum, *Carrières*, p. 147.

[211] *CIL* VI 1643 : [---]*praef(ecto) class(ium) Brit(annicae) et German(icae) et /Moesic(ae) et Pannonic(ae) ---,/proc(uratori) et praesidi Alpium [---],/ subpraef(ecto) class(is) praet(oriae) [---],/trib(uno) leg(ionis) (sextae decimae) Fl(auiae) et praep[o]s(ito) a[lae ---]* = Pflaum, *Carrières*, p. 695.

[212] *Starr* p. 161 n. 58.

[213] *Kienast* p. 43-44. Cet auteur partage, d'une façon générale, les vues que nous développons ici plus abondamment.

[214] H.-G. Pflaum, *Abrégé des procurateurs équestres*, adaptation française de S. Ducroux et N. Duval, Paris, 1974, p. 17-18.

[215] Pflaum, *Carrières, loc. cit.*

Nous avons donc certainement affaire, dans le cas des deux inscriptions, à des préfectures cumulées. On peut dès lors se demander la raison de ces commandements extraordinaires : pour H.-G. Pflaum, il s'agissait, dans le cas de *C. Manlius Felix*, de rassembler le plus grand nombre possible de marins sur le Danube, au moment de la première guerre dacique; dans le deuxième cas, il s'agissait de concentrer des flottes importantes au moment des guerres britanniques de Septime Sévère, cette datation étant fournie, selon l'auteur des *Carrières procuratoriennes équestres*, par l'absence, avant l'époque des Sévères, du titre de *procurator et praeses*, mentionné dans l'inscription[216].

Mais on voit mal de quelle façon pouvait fonctionner un tel dispositif naval : comment, en effet, faire parvenir les navires de Mésie jusqu'en Bretagne, ou les navires de Germanie jusqu'en Mésie, puisqu'il n'y a pas de continuité fluviale entre le bassin du Rhin et celui du Danube? Le portage eut été possible, mais long, difficile et coûteux. On ne voit, pas, en outre, que Septime Sévère ait eu besoin de moyens maritimes si considérables pour des opérations qui étaient essentiellement terrestres. Quant à faire venir des bateaux de Germanie en Mésie supérieure, on en voit mieux les difficultés que les avantages, alors que les détachements de la flotte du Pont ou des flottes prétoriennes pouvaient plus aisément remonter le Danube. En créant ces commandements unifiés des diverses flottes fluviales, les Empereurs romains n'avaient donc pas pour but de concentrer en un point précis des moyens navals importants. Si l'on se rappelle, en revanche, que la guerre dacique nécessitait la constitution d'une armée importante, prélevée, en partie, sur les forces de Pannonie, mais aussi sur celles de Germanie, ne serait-ce que pour assurer la relève des troupes pannoniennes envoyées en Dacie[217], on comprendra mieux l'intérêt de confier à un seul personnage le commandement unifié des flottes de Germanie et de Pannonie : ces escadres pouvaient assurer avec particulièrement de succès le transport, d'un bout à l'autre de la frontière, des troupes nécessaires à l'offensive, et de celles qui

[216] Pflaum, *Carrières*, p. 696.

[217] Voir C. Patsch, *Der Kampf um dem Donauraum unter Domitian und Trajan* (*Beiträge zur Völkerkunde von Südosteuropa*, V/2), *Sitzungsberichte des Akademie der Wissenschaften in Wien*, 217, 1937, p. 60. Voir aussi A. Mocsy, *Pannonia... op. cit.* p. 91-92.

prenaient leur relève dans le dispositif défensif. Leurs bagages, leur ravitaillement étaient assurés de la sorte, bien mieux que par la voie terrestre sur la plus grande partie du trajet. Ce n'est d'ailleurs pas tout à fait un hasard si, à cette époque, les Portes de fer furent doublées par un canal, qui permettait, pour la première fois, d'éviter les rapides du fleuve, débarassé au même moment des récifs qui interdisaient jusqu'alors la navigation[218]. Ces opérations nous paraissent ainsi s'éclairer l'une par l'autre : elles permettaient la mise en place d'un dispositif naval qui jouait un rôle non négligeable dans la stratégie romaine en Dacie.

Quant à notre deuxième inscription, on peut se demander si sa datation sous Septime Sévère est correcte : O. Hirschfeld avait déjà remarqué, en effet, que le titre de *praeses* est attribué à des procurateurs gouverneurs de province sous Marc-Aurèle[219]. Dans ces conditions D. Kienast se demande avec juste raison si on ne doit pas mettre en relation ce grand commandement naval avec les guerres de cet empereur sur le Danube : il est clair qu'il n'était pas alors nécessaire de rassembler des moyens navals aussi gigantesques que ceux que pouvaient réunir les quatre flottes, mais il pouvait être extrêmement important de transporter des troupes d'un bout à l'autre du *limes* et de coordonner la logistique générale du dispositif romain en la concentrant entre les mains d'un seul officier.

Ce rôle des *classes* fluviales comme élément du train des équipages, et comme transport pour l'annone ou les troupes, apparaît tout aussi clairement au Bas-Empire : la Gaule orientale et les Germanies manquant de blé, Julien fit construire des vaisseaux de transport pour en faire venir de Bretagne, malgré les menaces qu'exerçaient les pirates sur les lignes de ravitaillement, et les incursions barbares qui exigeaient qu'on rouvrît les voies fluviales; ce voyage eut lieu, sans aucun doute, avec l'appui de bâtiments militaires et le transport s'effectua sur les cours d'eau[220]. A plusieurs reprises, nous voyons des troupes emprunter le Danube pour se rendre en Orient : c'est le cas des armées de Julien en 361,

[218] D. Boskovič, *art. cit.* et P. Petrovič, *The new Tabula Traiana in Djerdap, Archaeologia Jugoslavič̌a* IX, 1968, p. 83; J. Sašel, *Trajan's canal at The Iron Gate, JRS*, 1973, p. 80.

[219] O. Hirschfeld, *Die kaiserlichen Verwaltungsbeamten bis auf Diocletian*, Berlin, 1905, p. 385, qui appuie sa démonstration sur *CIL* V, 3660. *Kienast, loc. cit.*

[220] Libanius, *Oratio* XVIII, 83; voir aussi Zosime III, 5 et Ammien XVIII, 2, 3.

de Gratien en 378[221]. On comprend mieux ainsi l'importance du dispositif fluvial du Bas-Empire, y compris sur des cours d'eau dont l'intérêt stratégique était moins évident aux époques antérieures, notamment ceux de Gaule. Comme le remarque D. van Berchem, les flottes militaires jouent en quelque sorte pour l'armée le rôle que les *nautae* jouent pour le trafic civil[222]. Les soldats sont de moins en moins disposés à porter leurs bagages, à effectuer de grands déplacements à mesure que la discipline se relâche; en même temps, les routes sont mal entretenues et peu sûres, au moins pour les convois isolés. Dans ces conditions, la voie d'eau est indispensable, et l'on crée, en Gaule notamment, mais aussi dans les pays danubiens, des détachements sur les grands fleuves : la Seine, la Saône, le Rhône, la Save et la Drave, outre le Rhin et le Danube, naturellement[223]. Même les grands lacs reçoivent leurs flottilles[224]. Comme l'écrit fort justement D. van Berchem, «le réseau liquide sert à l'établissement d'un plan de campagne». On reconnaît ainsi, outre les grands itinéraires que constituent les deux grands fleuves du *limes*, doublés désormais par la Save et la Drave en Europe centrale, un grand axe nord-sud, en Gaule, depuis la Germanie jusqu'à Marseille, gardé par la *Classis Ararica* et la *Classis fluminis Rhodani*, aboutissant à Arles, où existe une station et à Marseille, où l'on retrouve des *musculi*[225]. Cette voie fut empruntée par les troupes de Constantin dans la lutte contre Maximien[226]. Un autre itinéraire, mi-terrestre, mi-lacustre, décrit par l'Itinéraire Antonin[227], de Milan au Rhin, passe par le lac de Côme où le transport se fait par une flotte, Coire, Biegen, où l'on retrouve la flotte du lac de Constance[228].

[221] Ammien XXI, 9, 2 et Zosime III, 10; Ammien XXXI, 11, 6.

[222] D. van Berchem, *Ebrudunum-Yverdon, station d'une flotte militaire au Bas-Empire, Revue d'histoire suisse*, 1937, fasc. I, p. 83-95.

[223] *Notitia Dignitatum, Occ.* XLII, 14, 21, 23, XXXIV, 42, 43; XXXII, 50, 51, 52, 55, 56; XXXIII, 58; XXXIV, 28, 42; XXXVIII, 8; *Or.* XL, 36; XLI, 38, 39; XLII, 42, 43; XXXIX, 35.

[224] *Notitia Dignitatum Occ.* XLII, 15; XXXV, 32; XLII, 9.

[225] *Notitia Dignitatum, Occ* XLII, 16. Cf. *supra* p. 307. Ajoutons que la *classis barcariorum Ebruduni Sapaudiae*, localisée à Yverdon, sur le lac de Neufchâtel par D. van Berchem, pourrait être localisée, selon d'autres à Yvoire, sur le Léman, ce qui permettrait de contrôler encore mieux l'axe rhodanien (cf. Gigli p. 28). La première localisation est pourtant le plus souvent retenue.

[226] *Panégyriques latins* VII, 18. L'Empereur s'embarque à Châlon. *Infra* p. 629 sqq.

[227] *Itinéraire Antonin*, 277,4-278,2 ou 278,3-7.

[228] Opinion identique sur cette importance des transports fluviaux au Bas-Empire dans Gigli p. 25-31.

Que les convois de ravitaillement aient été organisés militairement, avec une escorte de galères, y compris sur les fleuves, ressort d'un traité théorique de l'époque de Justinien, dont les préceptes, évidemment, remontent à une époque antérieure. La flotte est organisée sur le modèle de l'*agmen* terrestre : en tête viennent les vaisseaux longs, sur trois rangs, s'ils sont nombreux, avec l'artillerie embarquée; derrière viennent les transports, « à la place des bagages », aux ordres d'un commandant particulier, mais sous la responsabilité du chef de convoi; enfin des vaisseaux longs, plus légers, forment l'arrière-garde[229].

Routes de terre et routes de mer.

La présence à Ephèse de vexillations des flottes centrales nous amène à nous demander quelles étaient les routes par lesquelles transitaient troupes et ravitaillement vers le *limes* d'orient. Il est hors de question, dans le cadre d'un ouvrage réservé à la marine, d'étudier dans le détail l'infrastructure logistique des campagnes parthiques, car la question déborderait de beaucoup notre sujet[230]. On peut toutefois dresser ici quelques jalons, et esquisser une carte des principaux mouvements de troupes dans le bassin de la Méditerranée orientale (fig. 30).

Pour J. Keil, Ephèse servait de relais entre le front septentrional et le front oriental. Il est certain que des troupes circulaient entre ces deux frontières : par exemple, pendant l'expédition de Trajan contre les Parthes, l'armée d'Orient fut rcnforcée par la *VII*^{a} *Claudia*, de Mésie supérieure, une vexillation de la *I*^{a} *Italica*, de Mésie inférieure, de la *XII*^{a} *Primigenia*, en garnison sur le Rhin et qui avait pris part à la conquête de la Dacie, de la *XV*^{a} *Apollinaris*, en Pannonie, de la *XI*^{a} *Claudia* et peut-être de la *V*^{a} *Macedonica* de Mésie Inférieure, ainsi qu'une vexillation de la *I*^{a} *Adiutrix*, de Dacie. A ces effectifs, il faut naturellement ajouter les auxiliaires[231].

[229] A. Dain, *Naumachica* p. 41.

[230] Nous n'avons pu consulter J. P. Adams, *Logistics of the Roman Imperial army, Major campaigns on the eastern Front in the first three centuries AD*, Diss. Yale University, New Haven Connecticut, 1976 (Diss. abstracts XXXVII, 1976, 3811 A).

[231] Liste commode avec les références épigraphiques dans T. B. Mitford, *art. cit.* p. 1197. Sur la guerre parthique de Trajan, J. Guey, *Essai sur la guerre Parthique de Trajan*, 1937. F. A. Lepper, *Traian's Parthian war*, 1948.

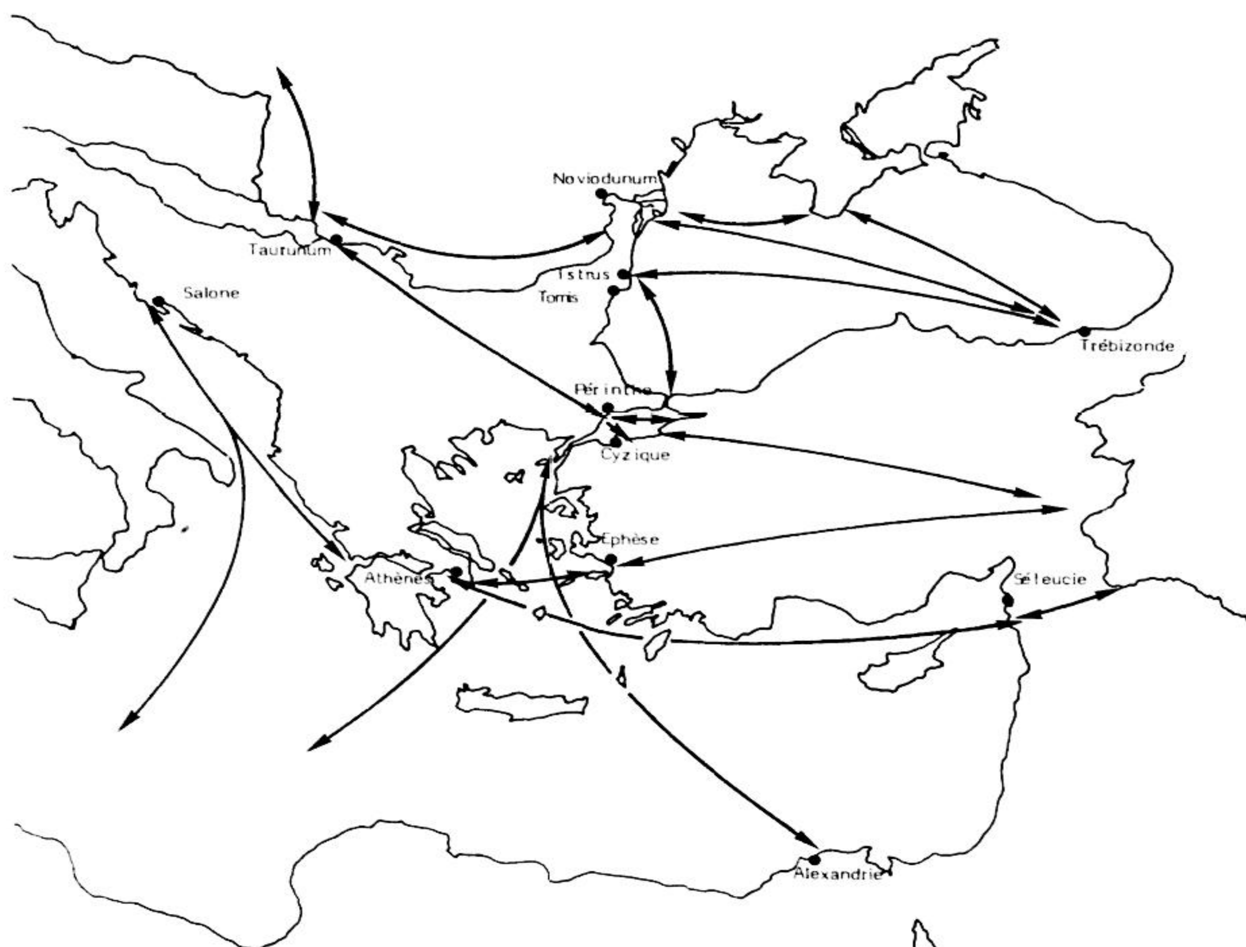


Fig. 30 – Les principaux mouvements de troupes entre les pays danubiens et le front oriental.

Une fois l'expédition achevée, il fallait renvoyer ces troupes, au moins une partie d'entre elles, dans leur cantonnement d'origine. Lors de la grande campagne de Verus, il fallut renforcer l'armée d'Orient en prélevant des effectifs sur le Rhin et le Danube[232]. En revanche, pendant la guerre de Marc-Aurèle en Pannonie, des renforts vinrent de Syrie sur le Danube[233]. En outre, bien des conscrits étaient recrutés, en Asie Mineure, pour les légions danubiennes et il fallait les transporter jusque dans leurs cantonnements[234].

[232] T. B. Mitford, *loc. cit.* p. 1203.
[233] A. Mocsy, *Pannonia... op. cit.* p. 194-195.
[234] M. P. Speidel, *Legionaries from Asia Minor, ANRW,* 7, 2, 1980, p. 730-746.

Il suffit de regarder une carte pour se convaincre qu'Ephèse ne jouait pas le rôle principal dans ce glissement des troupes danubiennes vers l'Orient, et vice versa; la ville est située bien au sud du chemin direct qui mène du Danube au *limes* de Cappadoce ou de Syrie. D'autres ports, en revanche, semblent beaucoup mieux situés : il s'agit naturellement des ports des détroits; sur la rive nord de l'Hellespont, Héraclée Périnthia, au croisement de la *uia Egnatia* et de la route *Hadrianopolis-Philippopolis-Serdica-Naissus-Viminacium*[235] servait vraisemblablement de port d'embarquement aux troupes de Pannonie et de Mésie inférieure, d'autant plus facilement que l'Hèbre était navigable : il s'agissait évidemment d'un grand axe de communication entre l'Orient et le Danube, pour les troupes qui se déplaçaient[236]. Ce n'est pas par hasard, évidemment, si nous avons rencontré, à Périnthe même, un détachement des flottes romaines : celles-ci faisaient traverser l'Hellespont aux soldats de l'armée de terre, et à leurs bagages[237].

Sur la rive asiatique, juste en face de Périnthe, nous avons constaté l'existence d'un port militaire à Cyzique. De là, on pouvait, en suivant la route côtière jusqu'à *Cius(Prusias)*, gagner Nicée, puis Ancyre et le front de Cappadoce. Divers milliaires jalonnent d'ailleurs cette voie[238].

D'autres ports ont pu servir à ces mouvements; nous les avons déjà rencontrés, et les hypothèses que nous formulons actuellement renforcent les présomptions qu'on pouvait avoir de leur existence : il s'agit de Calchédon et de Nicomédie, d'où on pouvait, ensuite, gagner Nicée et la voie déjà décrite[239]. Il est bien évident qu'après sa fondation, Constantinople joua un rôle fontamental dans ce système.

[235] *It. Antonin* 133-138.

[236] *Supra* p. 234. Cette remarque renforce naturellement l'hypothèse de D. Kienast sur les monnaies à la galère (*infra* p. 392) et l'existence de ports militaires dans les villes qui les ont frappées, jusqu'à Hadrianopolis et Philippopolis, en plein centre de la Thrace. Sur l'importance de la route des détroits pour les mouvements de troupes, on verra désormais, St. Mitchell, *The Balkans, Anatolia and Roman armies across Asia Minor*, in *Armies and Frontiers in Roman and Byzantine Anatolia*, *BAR*, i.s. 156, 1983, p. 131-150.

[237] *Supra* p. 255.

[238] Cf. D. Magie, *Roman Rule* p. 901 n. 116; l'itinéraire côtier figure dans la table de Peutinger entre Cyzique et Cius. Milliaires : *CIL* III, 463-465; 14201^{1-3}; 6993.

[239] *Supra* p. 256-257. Cf. *It. Antonin* 139-144.

Pour les troupes de Mésie inférieure et de Dacie, en revanche, d'autres voies étaient possibles : le bouclier de Doura, on l'a vu, signale une liste d'étapes sur la côte occidentale du Pont Euxin, effectuée précisément par un militaire[240]. Or nous avons précisément rencontré des inscriptions des flottes et probablement des ports militaires tout le long de cette voie[241].

Trapezus, de son côté, semble avoir été la grande base arrière du *limes* de Cappadoce : le port servait aux troupes romaines pour recevoir le ravitaillement venu directement du Bosphore Cimmérien et c'est cette route qu'emprunte le possesseur du bouclier de Doura, depuis Chersonèse[242]. C'est aussi Trébizonde qui permit aux renforts de Corbulon de transiter, notamment, sans doute, ceux de Mésie inférieure, qui pouvaient embarquer à *Iatrus* (port militaire) ou, ultérieurement, après la création de ports sur le Danube, *Nouiodunum* par exemple, descendre le fleuve et traverser directement jusqu'à *Trapezus*[243]. On voit ainsi que la présence de ports militaires le long de ces côtes, dont l'intérêt n'apparaissait pas jusqu'ici, prend peu à peu tout son sens.

Si une part importante des mouvements militaires se faisait par la voie des détroits, quel rôle jouait donc Ephèse, où nous avons pourtant reconnu la présence de la flotte, et où plusieurs épitaphes de soldats montrent l'importance de la ville comme nœud de communications[244] ?

Diverses inscriptions de l'escadre de Syrie nous semblent pouvoir jeter une lueur sur la façon dont s'effectuait, dans cette région, le déplacement des troupes : nous trouvons, en effet, une de ces épitaphes à Ephèse même (*AE* 1972, 582 = 1974, 621); une autre à Téos, un peu au nord de la ville, sur la côte lycienne (*CIL* III, 421); une troisième à Ténos, dans les Cyclades (*CIG* 2346 e), à mi-chemin, pratiquement, entre Ephèse et le Pirée, où nous recontrons une quatrième inscription d'un marin de Séleucie (*IG* III, 1447). Or nous avons reconnu la présence à Athènes d'une grande

240 *Supra* p. 259 sqq.
241 *Supra* p. 264-265.
242 Tacite, *Ann.* XIII, 39.
243 Sur les renforts de Corbulon, Tacite, *Ann.* XV, 6 et 25.
244 *CIL* III, 433 (= *Die Inschriften von Ephesos*, Bonn, 1980, VI, 3085) : *Xa Gemina* et *Ia Adiutrix*; *CIL* III, 435 (*Inschriften*... VI, 2305 b) : *Cohors Ia Ligurum*; *CIL* III, 6084 (*Inschriften*... VI, 2319) : *VIIIa Augusta*; *Inschriften* VI, 2550 : *XIIIa Gemina*.

base probablement permanente qui servait de relais aux deux flottes prétoriennes dans leurs mouvements vers l'Orient[245]. La présence de marins syriaques sur cette ligne de communications est-ouest nous paraît fournir la clef du rôle d'Ephèse : c'est par là, en effet, que transitaient les troupes, mais non pas celles qui venaient de Dacie ou de Mésie inférieure; celles-ci, vraisemblablement, empruntaient la voie du Pont ou celle des détroits. En revanche, Ephèse jouait le rôle d'une plaque tournante dans les échanges est-ouest : une ligne de communication maritime existait entre Séleucie, Ephèse, Athènes, et de là soit vers l'Adriatique (Ravenne ou Salone), soit vers Misène. On peut supposer que certaines troupes, particulièrement celles qui venaient de Germanie, de Norique ou de Pannonie supérieure, descendaient vers l'Adriatique pour s'embarquer à Salone, et de là suivre la route maritime que nous avons indiquée. On trouve effectivement la flotte de Ravenne à Séleucie, où elle envoyait des vexillations, et celle de Misène à Salone, où sa présence est inexplicable si on n'admet pas notre hypothèse[246]. Il est vraisemblable que l'Etat-Major romain, dans le cas d'expéditions importantes en Orient, ne faisait pas transiter tous les renforts par les détroits et par la Bithynie, ce qui aurait peut-être engorgé les villes et créé trop de problèmes de logistique[247]. Une fois à Ephèse, les troupes pouvaient soit continuer par voie de mer jusqu'à Séleucie, gagner Antioche et le front de Syrie, soit emprunter une voie terrestre par Apamée, Antioche de Pisidie et Césarée de Cappadoce[248].

[245] *Supra* p. 227. Cf. le commentaire de *Kienast* p. 194-195.

[246] *Supra* p. 225.

[247] Nous avancerons une hypothèse, qui repose, il est vrai, sur des données épigraphiques qui ne sont pas toutes datées avec certitude : il est vraisemblable qu'il y a eu, en Syrie, une vexillation de la *VIIIa Augusta*, normalement en garnison à Strasbourg depuis les Flaviens : en témoignent plusieurs inscriptions de Syrie, à Cyrrhus (*Jalabert-Mouterde* 152) et Qatoura (*ibid.* 455), cette dernière étant sans doute de la fin du second siècle ou du début du troisième. Or nous rencontrons précisément à Séleucie un soldat de cette même légion (*ibid.* 1160), et un autre à Ephèse (*supra*), dont le dédicant porte un gentilice (*Aurelius*) vraisemblablement postérieur à 160, et peut-être de l'époque de Caracalla. Il est évidemment tentant de voir là l'illustration de la voie de communication dont nous supposons l'existence.

[248] Cette voie est attestée par divers milliaires (*CIL* III, 7205, 7177) pour sa première partie (Cf. D. H. French, *The Roman road system of Asia Minor*, *ANRW*, 7.2, p. 714), puis la Table de Peutinger VIII,IC et IX,A2. L'inscription de *C. Iulius Alexander*, citée *supra* p. 375, dédiée par des colonies situées le long de cette voie,

La grande métropole de l'Asie pouvait de la même façon servir de relais aux flottes qui transportaient des troupes de Mésie en Afrique, comme ce fut le cas, par exemple, de la *IVa Flavia* et de la *XIa Claudia*, dont on trouve des inscriptions dans les ports d'Afrique du nord, probablement au moment des opérations d'Antonin[249]. N'oublions pas, en outre, la présence, à Philippes, d'une vexillation de la flotte alexandrine[250].

On devine ainsi, peu à peu, l'existence d'un réseau logistique extrêmement dense, dont les ports des différentes *classes* constituent l'infrastructure : ainsi, quand les troupes de Pannonie venaient renforcer l'armée d'Afrique, l'embarquement se faisait probablement à Salone, sur les bateaux de la flotte de Ravenne, voire celle de Misène qui, on l'a vu, y relâchait fréquemment. On constate donc que l'une des missions principales de la flotte militaire, vitale pour la défense de l'Empire, était d'assurer le lien entre les différents corps de troupes qui tenaient garnison aux frontières, de leur apporter ravitaillement et matériel, de les transporter quand le besoin s'en faisait sentir[251]. Nous ne prétendons évidemment pas que tous les déplacements militaires s'effectuaient par voie de mer. Nous affirmons seulement que les voyages des soldats, d'un bout à l'autre de l'Empire, étaient trop lointains pour ne s'être effectués que sur terre. A cet égard, une nouvelle inscription de Phrygie jette un jour particulièrement vif sur ces mouvements de troupes. Le défunt, Aurelius Gaius, soldat de Dioclétien, se glorifie d'avoir parcouru l'Empire à maintes reprises et dans tous les sens pour le service de l'armée. Il est d'ailleurs passé dans plusieurs corps de troupes successifs, selon les besoins de l'instant. Bien que ses itinéraires ne soient pas indiqués, il est clair que certains de ses voyages, de Gaule en Afrique, peut-être du Danube

pourrait en témoigner. Voir aussi St. Mitchell, *Requisitioned transport in the Roman Empire : a new inscription from Pisidia, JRS*, LXVI, 1976 p. 106-131.

[249] *CIL* VIII, 9762 et *BAC* 1909, p. 180; *ILAlg.* II, 66; *CIL* VIII, 9761.

[250] *Supra* p. 379.

[251] Nous ne discuterons guère ici l'opinion de Gigli p. 31-42, selon lequel, au Bas-Empire, les déplacements de troupes se faisaient surtout par voie de terre ou voie fluviale, la mer étant trop incertaine. Son idée repose sur les vieilles théories, partiellement héritées de Lefèbvre des Noëttes, sur la faible capacité de navigation des navires antiques, opinions qui ne méritent plus aucun crédit, depuis les travaux de J. Rougé et les découvertes sous-marines. Nous avons vu, au demeurant, que les textes ne laissaient pas de faire de nombreuses allusions à ces transports.

en Egypte, ou du Danube en Orient n'ont pu s'effectuer que sur mer[252].

On doit, à ce propos, rappeler l'existence, en Orient, de séries d'émissions monétaires sur lesquelles figurent, au revers, des galères, ou des proues[253]. D'autres médailles, frappées notamment par les villes de Syrie-Palestine célèbrent les cités dont elles sont issues en leur conférant le titre de ναυάρχις, «amirales»[254]. Jusqu'à la dissertation de D. Kienast, ces émissions monétaires et ces titres étranges n'avaient pas reçu d'explication; le savant allemand, pour sa part, pensait qu'on devait reconnaître dans les villes qui avaient frappé ces monnaies des ports réguliers des escadres romaines[255]. C. Starr a contesté cette interprétation, en se demandant s'il n'était pas exagéré d'accepter l'existence de trop nombreux ports des flottes romaines où, au demeurant, aucune autre source ne vient attester la présence régulière de la marine[256]. Il est vrai que les frappes monétaires en question sont irrégulières, mais étalées sur une longue durée. Nous pensons qu'il faut y reconnaître, non pas des bases permanentes, mais des ports occasionnels dans les villes qui les ont émises, peut-être justement à l'occasion de déplacements importants des troupes par les escadres romaines. L'arrivée d'une flotte nombreuse est toujours un grand événement, et il n'est pas anormal qu'on la célèbre par une émission monétaire. C'est ce qu'on fit, sous Gordien III, à Cyzique, lorsque l'Empereur traversa les détroits : l'événement est commémoré par une monnaie à la galère, avec la légende *traiectus Aug(usti)*[257]. Il est possible, dans ces conditions, que les villes «amirales» de l'Orient (ναυαρχίδες) se soient donné ce titre à l'occasion des grandes expéditions auxquelles participaient les flottes militaires. Nous aurions là un témoignage numismatique de ces nombreux déplacements et du rôle que la marine jouait dans leur organisation.

[252] Cf. T. Drew-Bear, *Les voyages d'Aurelius Gaius, soldat de Dioclétien, La géographie administrative et politique d'Alexandre à Mahomet, Actes du Colloque de Strasbourg,* (14-16 juin 1979), Leide, 1981. *AE* 1981, 777.

[253] Liste dans *Kienast* p. 106-110 et C. Starr, *Naval activity in Greek Imperial issues, Revue suisse de Numismatique,* XLVI, 1967, p. 51-57. Cf. *supra*, p. 256.

[254] Cf. V. Tourneur, *Les villes amirales de l'Orient gréco-romain, Revue belge de numismatique,* LXIX, 1913, p. 407.

[255] *Kienast* p. 90-93 et 105-110.

[256] C. Starr, *art. cit. supra.*

[257] *Infra* p. 607.

Les voies terrestres, maritimes ou fluviales pouvaient, au besoin, être complétées par des canaux. Ce n'est pas un hasard, en effet, si nous rencontrons ces fosses à l'occasion d'opérations combinées ou d'expéditions navales; ainsi celles de Drusus, probablement le cours actuel de la Vecht, partaient de *Fectio*/Vechten et permettaient de gagner la Mer du Nord par le Zuyder See en évitant les bouches du Rhin. Elles servirent encore à Germanicus lors de ses grandes entreprises navales, permettant d'acheminer les troupes et les transports de ravitaillement[258]. Celles de Corbulon, construites sous Néron, menaient de *Matilo*/Leiden-Roomburg vers le sud-ouest, en passant par *Forum Hadriani*/Arentsburg-Voorburg[259]. Tacite (*Annales* XIII,53) signale, toujours sous Néron, un projet d'Antistius Vetus qui consistait à relier le bassin de la Saône à celui de la Moselle, ce qui aurait permis d'acheminer troupes et ravitaillement de la Méditerranée vers le *limes* rhénan. Suétone se gausse, à son habitude, d'une idée de Néron qui consistait à relier l'Averne, c'est à dire l'arrière pays de Misène, à Ostie, par un canal qui aurait emprunté les Marais Pontins (*Néron*, XXXI). Le projet n'était peut-être pas si fou que veut bien le croire Suétone, car la côte entre Rome et Naples est dangereuse, tout particulièrement entre Ostie et Antium, et la flotte de Misène y avait été surprise et sévèrement endommagée peu avant par une tempête (Tacite, *Annales* XV,46). Nous voyons aussi Trajan effectuer des travaux sur le vieux canal pharaonique entre la Méditerranée et la Mer Rouge, au moment de son expédition parthique, alors même que l'Empereur fait naviguer une éphémère flotte de guerre dans le golfe persique[260]. Il est clair, là aussi, que le souci de ravitailler les soldats, de les transporter, au besoin, inspirait ces projets.

Une nouvelle inscription de la région d'Antioche vient confirmer l'importance de Séleucie comme port de transit pour les mouvements de troupes vers le *limes* parthique : il s'agit d'un milliaire, inscrit dans le second semestre de 75 par Trajan le Père, légat de Syrie. A ce moment, le front n'est pas calme, et nous voyons le

[258] Suétone, *Claude*, I; Tacite, *Annales* II, 8. *Supra* p. 356. Cf. C. M. Wells, *op. cit.* p. 111-116, avec une ample discussion.

[259] Tacite, *Annales* XI, 20; Dion Cassius LX, 30,6. *Supra* p. 294.

[260] Ptolémée IV, 5,24, édit. Müller p. 713; *P. Oxy.* XII, 1426; Dion Cassius LVIII, 29. Cf. J. Desanges, *L'activité des Méditerranéens aux confins de l'Afrique*, Rome, 1978, p. 330.

père du futur Empereur occupé, avec divers corps de troupes, parmi lesquels n'apparaissent pas encore de marins, à creuser un canal en amont d'Antioche, destiné sans doute à compléter la voie fluviale de l'Oronte. A n'en pas douter, il convenait de renforcer le réseau des communications qui permettait d'acheminer hommes et renforts vers le *limes*[261].

Les moyens navals.

Si l'on accepte l'hypothèse que nous formulons d'une marine militaire responsable de la logistique de l'armée, particulièrement lors des grandes expéditions, il faut se demander quels moyens navals étaient à la disposition des flottes pour ce type de mission.

Nous n'entendons guère nommer, dans les textes épigraphiques, de bateaux de charge propres à la marine militaire, qui semble posséder essentiellement des vaisseaux longs. Il est tentant, dès lors, d'imaginer que les navires destinés au transport des troupes et de leurs bagages étaient réquisitionnés auprès de la marine marchande. L'hypothèse a été avancée à plusieurs reprises, et il importe de l'examiner.

Nous savons que les armateurs qui possédaient des navires de 10 000 *modii* au moins avaient l'obligation de participer à l'annone de Rome[262]. Toutefois, cette obligation, qui a l'apparence d'une réquisition, est, en fait, un service payé par l'Etat, qui ne dispose pas d'une flotte propre; une fois ce service accompli, les naviculaires sont libres de transporter le blé pour leur compte[263].

[261] D. van Berchem, *Une inscription flavienne du Musée d'Antioche, Museum Helveticum*, 1983, p. 185-196 : *Imp(erator)/Vespasianus Caesar/Augustus, pontif(ex) max(imus),/ trib(unicia) pot(estate) VI, imp(erator) XII, p(ater) p(atriae), co(n)s(ul) VI,/desig(natus) VII, censor;/ Imp(erator) Titus Caesar Augusti (f(ilius)/ pontif(ex) max(imus) trib(unicia) pot(estate) IV/, [co(n)s(ul) II]II, desig(natus) V, censor; [Ḍọṃịṭịạṇụṣ] Caesar/ Augusti f(ilius), co(n)s(ul) III;/ M(arco) Ulpio Traiano leg(ato) Aug(usti) pro pr(aetore) dipotamiae/fluminis ductum millia passus tria cum pontibus/[pe]r milites legionum (quattuor)/[III Gal]l(icae), IV Scyt(hicae), VI Ferr(atae), XVI Flauiae/[ite]m cohortium (uiginti)/[et al]ae Antiochensium/[facien]da curauerunt/. M(ille) P(assus) I.* Cf. aussi *Le port de Séleucie, art. cit.*

[262] Sur l'interprétation qu'on doit faire de cette mesure, P. Pomey et A. Tchernia, *Le tonnage maximum des navires de commerce romains, Archaeonautica*, II, 1978, p. 233-251.

[263] H. Pavis d'Escurac, *La préfecture de l'annone, service administratif impérial, d'Auguste à Constantin, BEFAR*, 1976, p. 205-218; *Rougé* p. 265 sqq.

Existe-t-il une obligation semblable pour les transports militaires? Nous n'en avons, en réalité, aucune trace dans les sources épigraphiques, littéraires ou juridiques, de sorte qu'on peut fortement mettre en doute l'idée d'une réquisition des moyens navals pour les besoins de l'armée, au moins sous le Principat. Il est vrai qu'en cas d'urgence le gouvernement romain pouvait se résoudre à appliquer de telles mesures : ce fut le cas, notamment, pendant les guerres civiles de la fin de la République, et il est probable que bien des transports de troupes à cette époque furent faits à l'aide de navires réquisitionnés[264]. Salluste évoque le voyage d'une cohorte sur un *phaselus*, navire mixte mu à la voile et à la rame (*Histoires* III,8). Lors de l'expédition de Gallus dans la Mer Rouge, en 25 avant J.-C., Strabon (XVI,4,23) écrit que le général romain avait à sa disposition des vaisseaux de ligne à deux et trois rangs de rames, ainsi que des *phaseli* et d'autres transports. L'*actuaria*, bateau mixte lui aussi, à rames et à voiles, transportait à l'occasion des soldats, et nous voyons César y recourir pendant son expédition de Bretagne (*BG* V,1,3)[265]. A l'époque républicaine encore, les textes font à plusieurs reprises mention de *celoces*[266], ou de *pristis*[267]. Tous ces bâtiments, vraisemblablement, provenaient de réquisitions ou de constructions de circonstance.

Sous l'Empire, toutefois, nous n'entendons plus guère parler, dans les sources littéraires, de l'utilisation de tels navires qui n'étaient, au demeurant, que des expédients d'un temps de crise.

[264] Plutarque, *Pompée* 70-71 ; Cicéron, *ad Att.* IV, 1 (pour l'annone). Sur les réquisitions à cette époque de bateaux pour l'armée, voir par exemple César, *BG* IV, 22. Sur l'utilisation probable de vaisseaux de charge privés dans le transport de troupes, à la fin de la République, voir aussi D. van Berchem, *Les Italiens d'Argos et le déclin de Délos, BCH*, 1962, p. 305-313.

[265] Sur le *phaselus, Torr* p. 120; *SSAW* p. 167-168. E. de Saint Denis, *Les types de navires dans l'Antiquité gréco-romaine, RPh*, XLVIII, 1974 p. 10-25. L. Foucher, *Navires et barques figurés sur des mosaïques découvertes à Sousse et dans les environs, Notes et documents*, XV, Tunis, 1957 p. 23-25. Sur l'*actuaria* (en grec ἀκατίον), *Torr* p. 105-106; *SSAW* p. 159; E. de Saint-Denis, *art. cit.* p. 19. Mosaïque d'Althiburus fig. 8. Le *phaselus*, comme l'*actuaria* peuvent, à l'occasion, servir de bâtiments de combat, en recevant un équipement spécial (Appien, *BC* V, 95; Ps. César, *B.Al.* 44).

[266] Tite-Live XXI, 17. Sur le *celox/celes Torr* p. 108; *SSAW* p. 160-162; E. de Saint-Denis, *art. cit.* p. 20. Mosaïque d'Althiburus, fig. 8, et P.-M. Duval, *La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus MEFR*, 61, 1949, p. 140.

[267] *SSAW* p. 127.

Pouvait-on d'ailleurs se permettre de mobiliser régulièrement, donc de retirer du service de l'annone, le grand nombre de bateaux civils nécessaires au transport des troupes et de leur ravitaillement lors des fréquents déplacements militaires d'un bout à l'autre du *limes*? Un incident, survenu en 39 après J.-C. est à cet égard révélateur : Caligula ayant requis un certain nombre de bateaux pour construire un pont entre Baies et Pouzzoles, la disette menaça Roma immédiatement[268] : il y avait donc alors pénurie de moyens navals. Même si les mesures prises par Claude pour favoriser les naviculaires augmentèrent certainement la capacité de transport de l'Empire, celle-ci n'était sans doute pas illimitée, et on devait y regarder de près avant de mobiliser des navires civils pour une expédition militaire, sauf en cas d'urgence absolue. Au demeurant, si l'on accepte l'hypothèse de la présence des flottes de guerre chaque fois qu'une grande expédition se préparait, on ne peut pas songer que celles-ci servaient uniquement à convoyer des transports dans une Méditerranée somme toute pacifiée, où aucune menace sérieuse ne régnait : leur rôle devait donc se rattacher nécessairement au transport des hommes et de leurs bagages.

Rappelons tout d'abord qu'un vaisseau long pouvait accueillier un corps de troupes important, quand le besoin s'en faisait r : on en trouve un exemple dans la *Guerre d'Afrique*, pendant laquelle César transporte ses hommes sur des galères : *legionibus collectis sex et equitum duobus millibus, ut quaeque prima legio uenerat, in naues longas imponebatur, equites autem in onerarias*[269]. De même, en 70, Titus fit traverser le delta du Nil à ses soldats sur des galères[270].

En outre, nous savons que la marine athénienne disposait, au cinquième siècle, de trières στρατιωτίδες ou ὁπλιταγώγοι, destinées exclusivement au transport des troupes : chaque bateau pouvait ainsi emmener au moins 85 hommes[271]; les sources romaines, il est vrai, ne signalent pas explicitement ce dernier type de bateau, mais il n'est pas exclu que certaines galères en aient fait office : les inscriptions parlent de trières, mais ne précisent jamais

[268] Sénèque, *De Breu. Vitae* XVIII, 5; Suétone, *Caligula* XIX; Dion LIX, 17; cf. Pomey-Tchernia, *art. cit.* p. 241.
[269] Ps. César, *B.Af.* II, I.
[270] Josèphe, *BJ* IV, 659.
[271] *SSAW* p. 93-94.

le rôle réel de ces vaisseaux; il est possible que certains vaisseaux longs aient été spécialement conçus pour le transport : l'exemple de la marine athénienne montre en tout cas que la solution était connue. On peut se demander, à cet égard, si certaines galères non pourvues d'un éperon qu'on aperçoit sur une mosaïque de Constantine (fig. 44), à côté de galères à éperon, n'appartiennent pas à ce type de vaisseau.

Pour le transport des chevaux, les escadres romaines possédaient une sorte d'huissier (*hippago*), déjà en service dans la marine athénienne[272], et qu'on aperçoit sur les bas-reliefs de la colonne trajane (fig. 46). Enfin, pour les bagages, on pouvait, à l'occasion, construire des barges et des cargos, comme ce fut le cas lors de l'expédition de Germanicus en Mer du Nord[273].

La marine disposait donc de moyens propres, surtout pour le transport des hommes, des chevaux et peut-être des bagages, ce qui lui évitait vraisemblablement de réquisitionner les bâtiments civils. Pour l'acheminement du ravitaillement, en revanche, il est beaucoup moins certain que la marine militaire possédait des vaisseaux de charge. Nous voyons, au contraire, des soldats détachés «*ad naues frumentarias*» dans l'armée de Mésie, mais il est à peu près certain qu'il s'agit de navires de commerce, affrétés pour l'armée, moyennant compensation, comme c'était le cas pour l'annone[274]. Il n'est d'ailleurs nullement certain, comme on l'a parfois prétendu, que les légions possédaient leur flotte propre; cette hypothèse se fonde essentiellement sur deux inscriptions de Mayence où figurent des *optiones naualiorum* (sic), *signiferi* de la *legio XXII^a^ Primigenia*. Nous verrons qu'il s'agit, à notre avis, de deux grades successifs, par promotion de la flotte dans les légions, et non de charges cumulées[275].

[272] *Supra* p. 128.

[273] *Supra* p. 357.

[274] G. Cantacuzène, *Un papyrus latin relatif à la défense du Bas-Danube, Aegyptus*, 9, 1928 p. 63-96, 1.69 (années 110-117).

[275] *CIL* XIII, 6712; 6714. *Infra* p. 547. L'existence de bateaux militaires appartenant à l'armée de terre est supposée par T. Sarnowski, *Legio I Italica, liburna, Danuvius, XIII. Internationaler Limeskongress*, Aalen, 1983, sous presse. L'auteur s'appuie sur l'existence de *CIL* VII,338 (= *RIB* 653) qui mentionne un certain *M. Minu(cius) Aude(n)s mil(es) leg(ionis) (sextae Vic[tricis] guber leg(ionis) sextae). RIB* restitue *guber(nator)* tandis que le *CIL* préfère *(matribus) guber(natricibus)*, ce qui paraît plus vraisemblable. Quant à *AE* 1911, 225, il s'agit d'une inscription qui mentionne un vétéran de la *legio XXIIa PPF, naupegus*. Le fait qu'il s'agisse d'un

L'organisation de l'annone militaire s'est toutefois sensiblement modifiée, avec les Sévères, dans le sens d'un contrôle de plus en plus étroit de l'Etat[276]. On doit donc se demander si l'armée n'a pas disposé, à partir du troisième siècle, de moyens navals propres plus nombreux; c'est en tout cas la question qu'on peut se poser à la lecture des *Papyri Beatty* de Panopolis, où apparaît fréquemment l'expression de πλοῖα ταμίακα ou celle de πλοῖα δημοσία. On rencontre en outre, dans le même texte, des matelots et des capitaines au service du commissariat militaire οἱ [τῇ εὐθενεί]ᾳ τῇ στρατιωτικῇ ὑπερετούμενοι κυβερνῆται καὶ [ναύται] (*P. Pan* II, 100-101). Toutefois, à d'autres endroits du papyrus apparaissent des ἐπείκται tant pour l'annone que pour la construction des bateaux ou leur entretien. Il est donc très possible que tout en étant fortement contrôlé par l'Etat, le ravitaillement de l'armée, sous la Tétrarchie, ait été encore soumis à des commissionnaires, (ἐπείκται). De toute façon, la marine militaire ne semble pas intervenir dans le système[277].

On a suggéré, en revanche, que la «militarisation» de plus en plus grande des naviculaires permettait de les réquisitionner en fonction des besoins[278]. Les armateurs restent toutefois des personnes privées, comme l'a bien montré J. Rougé[279], et, de surcroît, l'Etat ne possède toujours pas, à cette époque, de flotte marchande propre[280]. Fallait-il, dans ces conditions, mobiliser en permanence la marine de commerce pour les besoins de l'armée?

C. Courtois a naturellement répondu par l'affirmative à cette question, fort de sa théorie selon laquelle il n'y avait plus de flotte de guerre au Bas-Empire[281]. Mais, précisément, les exemples qu'il donne ne nous semblent pas probants. On ne peut réfuter le fait que le comte Lupicin, arrivant à Boulogne, rassemble des vaisseaux, *quaesitis nauigiis* (Ammien XX,1), pour passer en Bretagne : l'expression prouve simplement que la flotte de Bretagne

vétéran n'implique pas qu'il ait été *naupegus* pendant son service. Le dossier est donc fort mince.

[276] D. van Berchem, *L'annone militaire, art. cit.*

[277] T. C. Skeat, *op. cit.* Ἐπείκται : *P.Pan.* I, 34,38,41 ; II, 16,176,271.

[278] *Courtois* p. 256. A. Grenier, *Manuel*, II, p. 558-560. M. Rostowtzeff, *The Social and Economic History of the Roman Empire*, Oxford, 1957², p. 704 n. 39.

[279] *Rougé* p. 480.

[280] H. Pavis d'Escurac, *La préfecture de l'annone, service administratif impérial d'Auguste à Constantin, BEFAR*, 226, Rome, 1976, p. 207, et *Rougé* p. 265 sqq.

[281] *Courtois* p. 257.

n'existait plus, ce que nous aurons l'occasion de démontrer. Mais qu'en était-il en Méditerranée? Il est de fait que les chiffres cités par les auteurs, même s'ils sont fantaisistes, donnent une idée trop considérable du tonnage naval aligné pour qu'ils ne comprennent pas aussi les bâtiments de commerce réquisitionnés : 2000 bateaux pour Constantin en 324, 1113 pour Léon en 468[282]. Mais il s'agit, précisément, d'expéditions colossales qui mettent en œuvre, au même moment, pratiquement toutes les forces dont dispose l'Empire, pour des motifs exceptionnels : la conquête du pouvoir absolu, en 324, la reconquête de l'Afrique, en 468. Telle n'était donc pas la *norme*. On a dû, pour ces campagnes gigantesques, réquisitionner les bâtiments des naviculaires; rien ne nous prouve que telle était l'habitude, et d'ailleurs les textes ne nous permettent généralement pas de le supposer. Si en outre le tonnage avait baissé à cette époque, comme on le prétend souvent[283], comment mobiliser en permanence (car ne l'oublions pas, les déplacements de troupes au Bas-Empire étaient fréquents) des bateaux de commerce sans nuire à ce même commerce et à l'annone? Des réquisitions ont dû avoir lieu, en certaines circonstances, mais rien, a priori, ne prouve que la marine n'était plus en mesure de faire face à ses missions traditionnelles et qu'elle ne pouvait plus assurer, pour une large part, le déplacement des troupes à travers l'Empire. Nous aurons l'occasion de revenir plus loin sur cette permanence des flottes au Bas-Empire.

Contrôle ou liberté du commerce?

Une des principales fonctions d'une marine de guerre, depuis les temps les plus anciens, a toujours été de maintenir ouvertes les voies d'eau nécessaires à la nagivation commerciale, quand celle-ci est menacée par un état ennemi, ou simplement concurrent. Il arrivait parfois, à Athènes, que les flottes fussent organisées en convois, protégés par une escorte de vaisseaux longs, au moins quand il s'agissait de transporter des matériaux vitaux : le blé par

[282] *Infra* p. 587, 651.

[283] J. Rougé, *Quelques aspects de la navigation en Méditerranée au Ve siècle et dans la première moitié du VIe siècle*, *Cahiers d'Histoire*, VI, 1961, p. 129-154.

exemple, ou le bois de construction navale[284]. Toutefois, de telles mesures n'étaient jamais systématiques : on se contentait de prendre des précautions en fonction d'un danger concret, la protection accordée aux nauclères pouvant d'ailleurs être payante, par accord entre les armateurs et les triérarques[285].

Quelle politique pratiquait l'Empire en ce domaine? La Méditerranée des deux premiers siècles était une mer à peu près sûre, bordée de terres romaines, où une protection régulière des convois ne s'imposait pas, contrairement à ce qu'on a cru parfois, en arguant de l'existence d'une escadre à Alexandrie, qui aurait été chargée de convoyer la flotte du blé[286]. Cette opinion repose sur une lettre de Sénèque, dans laquelle est décrite l'arrivée des bateaux frumentaires : «Aujourd'hui se sont montrés à l'improviste les navires d'Alexandrie qu'on dépêche toujours en avant pour annoncer la flotte (*classis*) qui doit les suivre : les «Messagers» comme on les appelle (*tabellarias uocant*). C'est un spectacle qui met la Campanie en fête : toute la population de Pouzzoles est sur les môles et reconnaît, au milieu d'une forêt de mâts, les bâtiments alexandrins à la forme des voiles...» (*Ep.* IX, 77, 1-2). On a généralement pensé que les *tabellariae naues* étaient des bateaux militaires, et que la flotte d'Alexandrie escortait le convoi de blé. En réalité, le texte n'est nullement aussi précis : il parle de navires alexandrins, et d'une *classis*, mais le terme désigne évidemment la flotte frumentaire, c'est-à-dire l'ensemble des navires de charge constitués en convoi pour ravitailler la capitale, en débarquant le grain à Pouzzoles. Quant aux *tabellariae naues*, il s'agit de vaisseaux rapides qui précèdent la flotte pour annoncer son arrivée. A notre connaissance, aucune source n'atteste donc que les escadres militaires escortaient normalement les convois de blé.

La situation est encore plus nette en Mer Rouge, où aucune flotte de guerre n'existait. On aurait pu penser, en effet, que sur une mer dont dépendait en grande partie le commerce de Rome avec l'Orient, bordée, en outre, de territoires non soumis, infestée

[284] A. W. Gomme, *A forgotten factor of Greek naval strategy*, *JHS*, 53, 1933, repris dans *Essays in Greek history and literature*, Oxford, 1937, p. 190-203. Voir *IG*, I², 105.

[285] Démosthène, *Contre Polyclès*, L, 4-6 et 17-19; *Chersonèse*, VIII, 25; Lysias, *Sur les biens d'Aristophane*, XIX, 50; textes cités par J. Velissaropoulos, *Les nauclères grecs, Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, *Hautes études du monde gréco-romain*, Genève-Paris, 1980, p. 135.

[286] O. Fiebiger, *Classis*, *RE*, III-2, col. 2641.

de pirates, le pouvoir impérial aurait cherché à protéger ses vaisseaux en les faisant escorter, ou en effectuant de fréquentes patrouilles. Il n'en était rien, et les seules mesures de sécurité qu'on pouvait prendre consistaient à embarquer des archers sur les bateaux de commerce[287]. En revanche, dans le Pont Euxin, ou en Mer du Nord, espaces maritimes ouverts à d'autres nations que le peuple romain, les escadres impériales assuraient sans aucun doute une protection globale aux naviculaires, non pas en escortant leurs bateaux, ce que les sources n'attestent pas, mais en interdisant toute navigation à des forces hostiles, au moins jusqu'au troisième siècle ou en combattant celles-ci par la suite. D'une façon générale, en effet, et même au Bas-Empire ou pendant la période proto-byzantine, on ne voit guère la marine de guerre convoyer la marine de commerce : sa puissance assure la libre navigation, avec plus ou moins d'efficacité, selon les époques, mais il s'agit d'une protection qui s'exerce de manière globale, dans le cadre d'une politique navale de force, non d'une façon ponctuelle.

Y avait-il, en revanche, contrôle de l'Etat, à l'aide des escadres militaires, sur les mouvements des bateaux, notamment ceux de l'annone? L'exemple de l'Egypte pourrait le faire croire. A Alexandrie même, en effet, on ne pouvait prendre la mer sans passeport, ce qui suppose qu'il y avait une force policière ou militaire pour faire respecter cette interdiction, bien que Strabon nous dise qu'elle était moins forte de son temps que sous les anciens rois[288]. Ce type de contrôle s'exerçait-il en dehors de l'Egypte?

Les militaires au service de l'annone, et employés dans l'administration des ports sont rares : on connaît, à Ostie, un *cornicularius procuratoris annonae*, un *centurio frumentarius*, un *centurio annonae*[289], et il n'est pas sûr qu'il ne s'agisse pas d'officiers en missions spéciales, détachés, sans fonction militaire. Il ne s'agit de toute façon pas de marins. Une loi d'Hadrien, réglementant la production et l'exportation de l'huile d'Attique est significative de

[287] Pline, *HN* VI, 101 : *Quippe omnibus annis nauigatur saggitario cum cohortibus impositis; etenim piratae maxime infestabant.*

[288] Strabon II, 3,5.

[289] *CIL* XIV, 160; 4487; 125. Sur ce point, voir G. W. Houston, *The administration of Italian seaports during the first three centuries of the Roman Empire, The Seaborne commerce of ancient Rome : Studies in archaeology and history, MAAR*, XXXVI, 1980, p. 157-171.

l'absence de contrôle de la navigation par la flotte militaire sous le Principat : l'exportateur doit déclarer sa marchandise et payer les taxes prescrites; s'il contrevient à la loi et qu'il est dénoncé ou pris en flagrant délit par les agents du fisc, il risque la confiscation de la cargaison et une peine pécuniaire; s'il réussit malgré tout à faire voile, il sera poursuivi par le *demos* et par l'Empereur une fois arrivé dans sa propre cité : cet exemple est révélateur d'un système de contrôle de la navigation qui se fait à terre et non en mer, et où aucun représentant de la force navale de l'Etat n'intervient; tout se passe sur le plan juridique, et il n'existe aucune force maritime chargée d'arraisonner le contrevenant[290].

Il est assez peu probable, dans ces conditions, que la marine militaire ait eu la charge, au moins sous le Haut Empire, de faire acquitter les taxes et de surveiller les mouvements de la navigation, ce que d'ailleurs aucun texte n'atteste clairement. Une surveillance générale de la navigation, notamment des mouvements des bateaux frumentaires, par les soins des diverses *classes* militaires aurait d'ailleurs été impossible, étant donné la répartition des bases de la flotte sur le pourtour de la Méditerranée : celles-ci ne sont pas nécessairement localisées là où existent des bureaux du *portorium* mais le long d'un axe nord-ouest/sud-est, parallèle au *limes*, sur la frontière européenne de l'Empire, ou sur une ligne qui va de l'Italie à la Syrie. Dans tous les ports à l'ouest de la Corse, la marine militaire est absente. Le cas de Carthage, grand port de l'annone, mais où la marine de guerre n'avait pas d'attache, est à cet égard significatif[291]. On doit penser, comme C. Starr, qu'une fois assurée la liberté de la navigation, l'Etat Romain ne se préoccupait plus directement de contrôler sur mer le mouvement des bateaux[292]. C'est pourquoi nous ne pensons pas que la présence de détachements des flottes prétoriennes à Ostie se justifie par une volonté de surveiller les navires de l'annone. On ne voit, en effet, aucun de leurs officiers ou de leurs soldats dans l'administration du grand port italien. Il est vraisemblable que cette présence était due au fait qu'Ostie constituait, jusqu'à la création de *Centumcellae* par Trajan, l'unique base dans laquelle les flottes militaires pouvaient relâcher, au nord de Misène, sur la côte italienne.

[290] H.-W. Pleket, *Epigraphica*, Leiden, 1964, I, p. 27 sqq, notamment 1.45-50. J. Velissaropoulos, *loc. cit.* p. 317-318.

[291] Cf. J. De Laet, *op. cit.* p. 256.

[292] *Starr* p. 174.

Ce problème du contrôle de la navigation se pose aussi sur les grands fleuves de l'Empire, notamment le Rhin et le Danube, qui formaient la frontière avec le monde germanique. Dion Cassius nous apprend, en effet, que les Barbares n'avaient pas le droit, au second siècle, d'utiliser leurs propres bateaux et de commercer directement avec les Romains : «Marc-Aurèle ne recevait pas de la même manière les ambassadeurs de toutes les nations qui s'adressaient à lui, mais selon que chacune d'elle méritait de recevoir soit le droit de cité romaine, soit l'immunité, soit une remise perpétuelle ou temporaire du tribut, soit un subside à perpétuité. Aussi, les Iazyges lui ayant été fort utiles, il leur fit remise de plusieurs ou plutôt de toutes les conditions imposées, à l'exception de celles qui se rapportaient aux réunions et au commerce, à la défense de faire usage de leurs propres barques et à l'interdiction des îles de l'Ister. Il leur permit de faire le commerce avec les Roxolans, à travers la Dacie, toutes les fois qu'ils y seraient autorisés par le gouverneur de cette province» (LXXI,19).

Une interdiction suppose qu'on la fasse respecter, et l'on peut évidemment se demander si la marine militaire des grands fleuves frontaliers était chargée de cette tâche. L'exemple de l'Egypte est, à cet égard, révélateur.

Depuis l'époque Lagide, en effet, et certainement auparavant, un contrôle de la navigation est exercé sur le Nil[293]. Diverses inscriptions mentionnent en effet l'existence d'une garde du fleuve, la potamophylacie, chargée de surveiller les mouvements des bateaux frumentaires et le transport du grain vers Alexandrie. Les navires devaient s'acquitter d'une taxe, probablement destinée à l'entretien de la flottille de surveillance, plutôt que droit de douane proprement dit, ce qui n'empêche pas, bien entendu, l'existence de péages[294]. Cette potamophylacie était toutefois confiée non à une flotte militaire, mais à des Juifs.

Or, à l'époque romaine, au moins au premier siècle, cette situation continue; Josèphe, dans le *Contre Appion* (II, 64) le précise clairement : évoquant les privilèges conférés aux Juifs par les Empereurs romains, il écrit que l'administration du blé leur a certes été enlevée, comme d'ailleurs aux autres Alexandrins. «Mais ils

[293] C. Préaux, *L'économie royale des Lagides*, Bruxelles, 1939, p. 350-351.

[294] U. Wilcken, *Griechische Ostraka*, Leipzig-Berlin, 1899, p. 282-285. Cf. J. De Laet, *Portorium*, Bruges, 1949, p. 316-330.

ont conservé la très grande marque de confiance que leur avaient donnée autrefois les Rois, c'est-à-dire la surveillance du fleuve et de toute la (province?), les Empereurs ne les jugeant nullement indignes de cette tâche». Au premier siècle donc, il n'existe aucun contrôle naval effectué par une flotte militaire et la potamophylacie, qui assure cette charge, n'est pas sous le contrôle de l'armée.

La situation est-elle différente, au second siècle? C. Starr l'a prétendu, arguant du fait que la potamophylacie, dont les inscriptions disparaissent dans la seconde moitié du deuxième siècle, aurait été absorbée par la *Classis Alexandrina*[295]. En témoignerait le fait qu'une inscription de Malaca signale alors l'existence d'un *praefectus Classis Alexandrinae et potamophylaciae*[296]. C'est sur la foi de ce raisonnement que J. Modrzejewski et T. Zawadzski, publiant une inscription d'Acoris, dans le nome Cynopolis, sur la rive droite du Nil, croient y reconnaître la preuve des liens qui unissent la potamophylacie et la *Classis Alexandrina* au second siècle et au début du troisième[297]. L'inscription est dédiée par le triérarque Aurelius Auitianus à Jupiter très bon très grand, et mentionne le préfet d'Egypte et l'épistratège du nome Cynopolis. Bien que ce dernier soit un magistrat éponyme, dont la présence dans une inscription honorifique peut sembler normale, il paraît plus probable aux éditeurs du texte de penser que le triérarque Aurelius Auitianus a exercé ses fonctions sous les ordres du magistrat local du nome. Or que peut faire un triérarque sous les ordres d'un épistratège, sinon exercer une fonction de police, et en l'occurrence de police fluviale? Nous aurions donc là une preuve de l'absorption de la potamophylacie par la *Classis Alexandrina*.

Nous connaissons, il est vrai, d'autres militaires qui jouaient un rôle dans le contrôle du commerce égyptien, à l'époque romaine : des légionnaires étaient fréquemment détachés comme *epiplooi* pour surveiller les convois de grain, aux deux premiers siècles[298]. A Leukè Komè, un centurion et quelques soldats avaient

[295] *Supra* p. 288-289.

[296] *CIL* II, 1970.

[297] J. Modrzejewski et T. Zawadzski, *Inscription latine d'un triérarque d'Egypte trouvée à Acoris, Etudes offertes à J. Macqueron*, Aix, 1970, p. 529-543. *[Ioui Optimo Maximo] ?/[pr]o salut[e]/Imp(eratorum) L(ucii) S(eptimi) Seuer[i]/ Pii Per(tinacis) [A]u[g(usti) e]t/M(arci) Aur(elii) [Antoni]/ni [e]t P(ublii) [Septimii Getae s]ub Cl(audio Iu/liano pr(aefecto) Ae[gypti] et/ Cl(audio) Alexandro/epist(ratego), Aur(elius) Auit[i]/anus trier(archus) posu(it)* (= *AE* 1971, 481).

[298] J. Schwartz, *Le Nil et le ravitaillement de Rome, BIFAO*, XLVII, 1948, p. 179-

pour mission de protéger le bureau douanier[299]. Il en va de même dans d'autres provinces de l'Empire : à Bingen peut-être, à Mayence certainement, les bureaux du *portorium* étaient doublés par un poste de bénéficiaires[300]; le cas se présente de la même façon à Zarai, et à Doura[301]. Il y avait donc un peu partout des soldats pour prêter main forte aux agents des douanes; on a pu avancer, de la sorte, que, sur le Danube, les *burgi* construits par Commode pour empêcher les brigands de passer étaient en réalité des postes de douane fortifiés[302].

Dans cette complexe administration, toutefois, la présence des marins n'est jamais prouvée d'une façon claire : nous avons déjà dit nos doutes sur l'absorption de la potamophylacie par la flotte d'Egypte, au second siècle : non seulement il n'est pas certain que la *Classis Alexandrina* ait eu des ports sur le Nil, mais rien n'atteste que les deux services étaient confondus; peut-être étaient-ils réunis sous un même commandement, comme le suggère l'inscription de Malaca, mais ceci ne prouve rien; quant à l'inscription du triérarque d'Acoris, elle peut être aussi bien en relation avec des opérations d'*epicrisis*, dans lesquelles la marine jouait un grand rôle[303].

Qu'en était-il sur les autres fleuves? C. Starr a suggéré que la flotte de Mésie exerçait un réel contrôle sur la navigation[304]; pour A. von Domaszewski, les *stationes* de la frontière auraient même connu, au second siècle, une administration purement militaire[305].

200, avec la bibliographie antérieure; J. Frösen, *Le transport du blé et le rôle les epiplooi*, *Arctos*, XII, 1978, p. 5-17.

[299] J. De Laet, *op. cit.* p. 307.

[300] *Id.* p. 139-140.

[301] *Id.* p. 267 et 337.

[302] *Id.* p. 209; cf. *CIL* III, 3385; 10312-10313.

[303] Les opérations d'epicrisis en Egypte sont connues par un certain nombre de documents (*BGU* 1032-1033 – 113-265. *P. Hamb.* 31 et 31a; *P. Flor.* 382 par exemple). On a cru longtemps qu'il s'agissait d'une opération de probation des recrues pour l'armée. En réalité, *P. Oxy.* 1451 (Grenfell-Hunt *loc. cit.*) a montré que l'épicrisis s'applique aussi bien aux femmes, aux esclaves, aux enfants, de sorte qu'il ne peut s'agir exclusivement d'une forme de contrôle des recrues, mais d'un pur problème fiscal. Cette épicrisis est faite, au nom du préfet d'Egypte, par le préfet de la flotte qui avait sous ses ordres, seul de tous les amiraux provinciaux, un sous-préfet (*CIL* VI, 32775), sans doute pour l'aider dans cette tâche.

[304] *Starr* p. 137.

[305] A. von Domaszewski, *Studien zur Geschichte der Donauprovinzen*. I : *Die*

La question peut se poser depuis la découverte à Ephèse d'une inscription mentionnant la carrière de *M. Arruntius Claudianus*, qui, après avoir effectué ses *tres militiae*, fut décoré, exerça une procuratèle et fut *praefectus Classis Moesicae et ripae Danuuii*, avant de passer dans l'ordre sénatorial[306]. E. Dorutiu-Boila, qui a étudié l'inscription, propose une datation du *cursus* qui s'échelonne du règne de Domitien à celui de Trajan. Le titre de *praefectus Classis Moesicae et ripae Danuuii* aurait donc été porté dans les dernières années du Principat de Domitien, hypothèse probable que nous retiendrons[307].

Mais qu'est-ce que la *ripa Danuuii*? Diverses inscriptions mentionnent des titres identiques, tant sur le Rhin que sur le Danube ou l'Euphrate. Le mot *ripa* s'emploie pour parler du commandement d'une région bordée par un fleuve, le plus souvent sous les ordres d'un *praefectus*, qui exerce une autorité territoriale, au besoin avec l'appui d'une aile ou d'une cohorte, éventuellement avec le titre de *praefectus ciuitatis*[308].

Grenzen von Moesia Superior und der Illyrische Grenzzoll, AEM, XIII, 1890, p. 129-154.

[306] D. Knibbe, *Neue Inschriften aus Ephesos, II, JöAI*, XXXIX, 1968-1971, *Beiblatt*, p. 2-15 = *AE* 1969-1970, 595 a et 1972, 572. Les versions grecques et latines se complètent mutuellement : *M(arcum) Arruntium M(arci) [fili]um Ter(etina)/ Claudian[u]m, pra[ef(ectum) coh]ort(is), / tribunum [bis], praef(ectum) ala[e et] / uex[il]li Prae[to]rianorum, doni[s] / [mil]itaribu[s don]atum hasta pur[a] / [ue]xilli ar[genteis c]orona aurea / [e]t coron[a..., proc(uratorem)] Romae fru/[menti comparandi] It(aliae), praef(ectum) class(is)/ [Moesicae et ripae Dan]uui(i),/ [adlectum in senatori]um ordine[m]/ [inter aed]ilicios, pra[etor]em p(opuli) R(omani), leg(atum) / [pr(o) pr(aetore) p]rouinciarum A[cha]iae et/ Asiae bis./ C. Vibius Salutaris a[mico suo]./ M. Ἀρρούντιον Κλαυ[διανόν], / ἔπαρχον σπείρης, δὶς χειλία[ρχον],/ δὶς ἔπαρχον εἴλης, ἐπίτροπον ἐ[ν] / Ῥώμῃ ἐπὶ τοῦ σείτου, ἔπαρχον τοῦ / ἐν Μοισίαι στόλου καὶ τῆς ὄχθης, / καταλελεγμένον εἰς σύνκλητον / ἐν τοῖς ἀγορανομικοῖς, στρατηγὸν / δήμου Ῥωμαίων, πρεσβευτὴν καὶ ἀ[ν]/τιστράτηγον ἐπαρχειῶν Ἀχαίας / Ἀσίας δίς./ Γ. Οὐείβιος Σαλουτάρις φίλωι καὶ εὐεργέτηι ἰδίωι.* / Il existe évidemment la possibilité que les deux préfectures en question aient été exercées successivement et non simultanément.

[307] E. Dorutiu-Boila, *Der niedermoesische Limes unter Domitian. Zu einer Inschrift aus Ephesos, Studien zu den Militärgrenzen Roms, II, Beihefte der Bonner Jahrbücher* 38, Bonn, 1977, p. 289-296.

[308] Sur le Rhin, Tacite, *Hist.* IV, 55 : *Tutor ripae Rheni a Vitellio praefectus. AE* 1968, 321 (lecture de G. Alföldy, *Epig. Studien* 6, 1968, p. 37 et 188) mentionne un *praefectus ad ripam*. Sur l'Euphrate, *CIL* XII, 1357 : *praefectus fluminis Euphratis*; H. Seyrig, *Inscriptions grecques de l'Agora de Palmyre, Syria*, XXII, 1941, p. 236-240 : curatèle de la rive de l'Euphrate. Sur le Danube, *CIL* IX, 1357 : *praefectus*

L'inscription de *M. Arruntius Claudianus*, traduit, dans sa version grecque, *praefectus classis Moesicae et ripae Danuuii* par ἔπαρχος τοῦ ἐν Μοισίαι στόλου καὶ τῆς ὄχθης. Or cette expression rappelle le τὸ τῆς κατὰ τὸν Ἴστρον ὄχθης τέλος connu par une lettre de *Flauius Sabinus*, écrite en 49, et mentionnée dans une inscription d'*Histria*[309]. Ce dernier titre a toujours été interprété, à la suite de H. Nesselhauf[310], comme une transcription grecque pour les mots *ripa Thraciae*, dont nous savons, par diverses inscriptions, qu'ils désignent un district douanier, sur la rive droite du Danube, principalement en Dobroudja[311]. *M. Arruntius Claudianus* aurait donc eu à la fois le commandement de la flotte de Mésie et le contrôle des douanes sur la *ripa Thraciae*. Il est probable, dans ces conditions, que la flotte était chargée de surveiller le commerce[312].

Quoique a priori séduisante, cette démonstration appelle plusieurs nuances : si l'on peut traduire *ripa Danuuii* aussi bien que *ripa Thraciae* par ὄχθη, en grec, il ne s'ensuit pas que les deux notions sont juridiquement identiques, même si l'aire géographique désignée dans les deux vocables est comparable : il serait, en effet, bien étrange qu'un terme administratif précis, comme celui de *ripa Thraciae*, qui désigne une circonstription douanière, et qui revêt donc un sens légal, puisse être également évoqué par une autre expression, moins précise, qui peut s'appliquer à d'autres régions[313]. L'identité des deux mots paraît difficile à admettre. En outre, on remarquera que les inscriptions qui mentionnent la *ripa Danuuii* sont du premier siècle[314], alors que celles qui évoquent la

ripae Danuuii et ciuitatum II Boiorum et Azaliorum. *AE*, 1926, 80 : *praefectus ripae Danuuii*. En dernier lieu, *AE* 1975, 413 mentionne un *conductor VIII et XX ripae fluminis Danuuii*.

309 *AE* 1919, 10. Voir en dernier lieu J. H. Olivier, *Text A and B of the Horothesia Dossier at Istros*, *GRBS*, VI, 1965 p. 143-156.

310 H. Nesselhauf, *Publicum Portorii Illyrici utriusque et ripae Thraciae*, *Epigraphica* I, 1939, p. 331-338. Cf. De Laet, *op. cit.* p. 236.

311 J. De Laet, *op. cit.* p. 200-209.

312 E. Dorutiu-Boila, *op. cit.* L'auteur, fort de cette démonstration, émet l'hypothèse que la fonction de préfet de la *ripa Thraciae* serait déjà mentionnée dans le passage d'Ovide, *Pontiques* IV, 7. Sur ce point, voir *infra* p. 496.

313 Voir les exemples cités *supra* n. 308. Idée identique chez M. Buora, *Un'aretta votiva ad Apollo Beleno trovata a Barbana*, *Aq.N*, XLIII, 1972, p. 42-51.

314 *CIL* IX, 5363 est d'époque flavienne; *AE* 1926, 80 vient d'Antioche, où la *legio IVa Scythica* mentionnée dans le *cursus* était en garnison en 56-57.

ripa Thraciae sont du second[315]. Il faut donc, à notre sens, distinguer soigneusement la fonction de *praefectus ripae Danuuii* et celle de *praefectus ripae Thraciae*, ce que fait d'ailleurs l'inscription d'Histria, qui mentionne le premier terme de l'année 49, et le second pour le début du règne de Trajan[316]. On doit donc, sur ce point, corriger les affirmations de J. De Laet, qui voyait dans la *ripa Thraciae* une création de Claude, juste après l'annexion de la Thrace, en 46[317]. Nous savons d'ailleurs que c'est seulement sous les Flaviens que la Dobroudja fut réellement occupée[318], et l'inscription de *M. Arruntius Claudianus* montre que la préfecture douanière de la Thrace ne fut pas organisée avant la fin du règne de Domitien[319].

Dans ces conditions, le préfet de la flotte de Mésie, et par extension celui des autres flottes fluviales, avait-il des pouvoirs pour percevoir le *portorium*? La réponse doit probablement être nuancée : le commandement territorial des préfets des rives, que ceux-ci commandent à des forces terrestres ou navales comportait peut-être, avant l'organisation définitive du *portorium*, des tâches douanières, mais nous n'en avons pas de preuve formelle. En revanche, on peut penser que le commandement de *M. Arruntius Claudianus* était assez exceptionnel, puisque c'est la seule fois où nous voyons apparaître un préfet de la flotte qui exerce en même temps une fonction territoriale. Il est possible que cette charge ait été liée aux opérations de Domitien sur le Danube, la flotte pouvant y avoir joué un rôle important, dans la mesure où elle assurait la liaison avec les cités côtières de Mésie, qui constituaient l'arrière du dispositif romain. Mais il ne semble pas que les escadres fluviales aient eu à accomplir régulièrement, même au premier siècle, des tâches douanières. J. De Laet a en effet bien montré, dans son étude sur le *portorium*, que les taxes étaient toujours

[315] *AE* 1919, 10 : 100 après J.-C. *AE* 1940, 100 : même date. *CIL* III, 7429 et 7434, *AE* 1928, 153 et *AE* 1934, 107 montrent la *ripa Thraciae* liée au *portorium Illyrici*, fusion qui fut réalisée sous Antonin (cf. J. De Laet, *op. cit.* p. 236).

[316] *Supra* n. 309.

[317] J. De Laet p. 235. Sur la *ripa Thraciae*, voir maintenant B. Gerov, *Die Grenzen der römischen Provinz Thracia*, *ANRW*, II, 7, p. 215-216.

[318] J. Aricescu, *The army in Roman Dobroudja*, *BAR*, i.s. 86, 1980.

[319] Sur le *portorium* d'Illyrie et la *ripa Thraciae*, B. Gerov, *Zur epigraphischen Dokumentation des Publicum portorii Illyrici et ripae Thraciae*, *Epigraphica*, 1980, p. 119-130.

perçues par des civils, qu'ils fussent fonctionnaires ou personnes privées[320]. On n'a donc pas de preuve formelle, ni sur le Danube, ni sur le Nil, de l'intervention des escadres fluviales dans la surveillance du trafic. Il est possible, puisque la navigation était interdite aux barbares, qu'une telle surveillance ait existé, mais l'intervention des *classes* militaires dans ce type d'opérations était sans doute exceptionnelle. On pouvait se contenter de postes de fantassins, pour prêter éventuellement main forte aux agents du fisc. Si la flotte militaire jouait un rôle, c'était surtout en maintenant ouverte la voie d'eau, et en assurant la liberté de la circulation.

Quelle était la situation sous le Bas-Empire et pendant la période proto-byzantine? On considère d'ordinaire qu'avait cessé, à cette époque, la liberté du commerce, et que le pouvoir impérial organisait et surveillait très attentivement le trafic : l'Antiquité tardive, en effet, a pratiqué une politique beaucoup moins libérale que le Principat en ce domaine, s'orientant vers une tutelle générale de l'Etat sur les personnes et les biens. Les diverses interdictions qui pèsent sur le commerce, notamment sur celui qui s'exerce avec l'étranger, la surveillance des personnes qui se rendent hors de l'Empire, tout laisse à penser que, particulièrement aux frontières, les militaires coopéraient avec les agents du fisc pour empêcher la fraude, les sorties et les entrées illicites d'hommes et de marchandises[321]. Il paraît peu vraisemblable, dans ces conditions, que le domaine maritime soit resté en dehors de ce contrôle : on sait le rôle de l'Etat dans l'organisation des différentes *classes* frumentaires, sa mainmise sur les activités des naviculaires, évidente dans le *Code Théodosien*[322].

On doit évoquer, à cet égard, divers textes qui laissent supposer que la marine de guerre exerçait une surveillance navale, voire douanière, sur les bateaux de commerce[323]. Le premier est un édit d'Anastase de la fin du cinquième ou du début du sixième siècle, affiché à Abydos, à l'entrée de l'Héllespont : il s'agissait, pour

[320] *Op. cit.* p. 209 et 367.

[321] R. Andreotti, *Su alcuni problemi del rapporto fra politica di sicurezza e controllo del commercio nell'impero romano*, *RIDA*, 3e série, XVI, 1969, p. 215-257.

[322] Notamment *Code Théodosien* XIII, 5. *Rougé* p. 400-403.

[323] Voir H. Ahrweiler, *Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance*, *REB*, XIX, 1961, p. 239-252. H. Antoniadis-Bibicou, *Recherches sur les douanes à Byzance*, *Cahiers des Annales*, 20, Paris, 1963, p. 75-95. Nous suivrons la chronologie de cette dernière, d'ailleurs admise ensuite par H. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, p. 13.

l'Empereur, de protéger les marins contre les abus des percepteurs établis à cet endroit; le texte stipule donc la limite des droits à payer aux κλασσικοί des détroits placés sous les ordres d'un κόμης τῶν στενῶν[324]. Il est probable que le même texte était affiché à Hiéron, du côté du Pont-Euxin[325]. Nous apprenons, en tout cas, qu'il y avait des forces navales à Abydos, et qu'elles contrôlaient la navigation, en percevant une taxe. Ce détail nous est confirmé par la translation du corps du protomartyr Etienne, récit dont H. Ahrweiler a souligné l'intérêt.

En approchant des détroits, le navire qui transporte la dépouille du saint essaie d'échapper à l'attention des hommes de l'archonte (ἄρχων τῶν στενῶν) chargés de la surveillance; ils sont alors pris en chasse par cinq dromons[326]. Il y avait donc, dès le cinquième siècle, sans doute[327], un contrôle naval à Abydos, exercé par un fonctionnaire, ἄρχων τῶν στενῶν, qui est évidemment le même que celui du décret d'Anastase, κόμης τῶν στενῶν, chargé de la perception de la taxe qui les frappait, probablement droit de douane[328]. Enfin, Procope signale que Justinien installa pour la première fois à Abydos et Hiéron un service de douane; avant cet empereur, il n'y avait, selon lui, qu'un fonctionnaire (ἄρχων) qui avait pour tâche d'empêcher le trafic d'armes, de surveiller celui des voyageurs, de percevoir une faible taxe en guise de salaire[329].

Ce texte semble quelque peu en contradiction avec le décret d'Anastase, puisqu'il précise que les postes de douane ne furent installés aux détroits qu'à partir de Justinien, hypothèse que rejet-

[324] G. Dittenberger, *Orientis Graeci inscriptiones selectae*, Leipzig, 1903-1905, 2, n° 521 p. 175-179; H. Grégoire, *Recueil des inscriptions grecques chrétiennes d'Asie Mineure*, I, Paris, 1922, p. 4-5, n° 4.

[325] H. Ahrweiler, *loc. cit.* p. 246.

[326] A. Papadopoulos-Kerameus, *Analecta hierosolumitikes stachyologias*, Petrograd, 1891-1898, V, p. 44. Diverses péripéties émaillent le récit : en arrivant aux détroits, les marins, selon H. Ahrweiler, détruisent le mât (*loc. cit.* p. 240), idée bizarre, et qui ne permet pas de comprendre comment le bateau peut prendre la fuite. Mais l'expression ἱστίον χαλάσαι utilisée dans le texte ne signifie pas en Grec «détruire le mât», mais le coucher, opération courante surtout quand, précisément, on doit s'arrêter au port pour subir un contrôle!

[327] Le décret d'Anastase est probablement du règne de cet empereur et renvoie à une situation antérieure de 20/22 ans, soit les années 460-470 (cf. Antoniadis-Bibicou, *loc. cit.* p. 87).

[328] H. Antoniadis-Bibicou, *op. cit.* p. 85.

[329] Procope, *Anecdocta* XXV.

te H. Antoniadis-Bibicou, dans son ouvrage sur les douanes[330]. Mais il n'y a pas de raison de suspecter sans autre preuve le texte de Procope, malgré l'hostilité bien connue de cet écrivain envers la politique de Justinien. En outre, il est clair que l'édit d'Anastase ne constitue pas un tarif douanier, puisqu'à notre avis il n'impose pas de taxe *ad ualorem*, mais un droit de péage fixe, d'ailleurs fort modique, différent selon le type de la cargaison, mais non selon son importance et sa valeur[331]. Il ne faut donc pas faire dire au

[330] *Loc. cit.* p. 82 sqq.

[331] Le texte ne dit nullement qu'il s'agit de droits à verser pour une quantité de marchandise valant un *nomisma*, comme le prétend H. Antoniadis-Bibicou, *loc. cit.*, p. 85 : *Γνῶσις συνηθειῶν ἃς παρῖχον πρὸ ἐτῶν εἴκοσει / καὶ εἴκοσει δύο τῶν στενῶν οἱ ναύκληροι, ὡς πολυπραγμο/νήσας ὁ ἐνδοξότατος ἔπαρχος τῆς πόλεως ἀνήγαγεν / τῇ ἡμετέρᾳ εὐσεϐίᾳ ἅς τινας καὶ ἐπὶ τοῦ παρόντος καὶ μέλλοντος / τὰ ταῦτα προσήκει μόνας διδόναι οὕτως. / Οἱ οἰνηγοὶ πάντες οἱ τὸν οἶνον κομίζοντες εἰς τὴν βασι/λίδ[α τα]ύτην πόλειν πλὴν μόνον τῶν Κιλίκων / κλασσικοῖς τῶν στενῶν φόλλις ἓξ καὶ ξέστας δύο. / οἱ ἐληγοὶ καὶ ὀσπρηγοὶ καὶ λαρδηγοὶ κλασσικοῖς τῶν στενῶν / φόλλις ἕξ˙ οἱ Κίλικες ναύκληροι κλασσικοῖς τῶν στενῶν / φόλλις τρῖς καὶ ὑπὲρ πρόϐας κεράτιν ἓν καὶ ἐν τῷ ἐκ/πορίζειν κεράτια δύο˙ οἱ σιτηγοὶ κλασσικοῖς τῶν στενῶν φόλλις τρῖς καὶ λόγῳ πρόϐας σίτου μόδιος εἷς˙ / καὶ ἐν τῷ ἐκπορίζειν ἐντεῦθεν ἑτέρους φόλλις τρῖς.*

H. Antoniadis-Bibicou rapproche ce texte d'un passage du *De Magistratibus* de Jean Lydus (I, 27), où l'auteur évoque l'origine des *quaestores classici*. D'après H. Antoniadis-Bibicou, ces magistrats qui avaient des charges financières, auraient survécu jusqu'à l'époque de Jean Lydus, soit le début du sixième siècle; comme ce dernier précise que les questeurs accompagnaient les magistrats qui se déplaçaient, notamment les consuls, H. Antoniadis-Bibicou conclut que la collecte des ressources effectuée par les κλασσίκοι (συνηθεία, comme dans l'édit d'Anastase) était destinée à financer les déplacements des magistrats. Les fonds seraient donc allés à la caisse de l'état.

Cette démonstration repose sur une série de méprises : 1) Nous savons parfaitement que les *quaestores classici*, sous l'Empire, n'avaient plus aucun rôle naval. Leur titre de *classicus* n'est qu'une survivance et les derniers ont disparu sous Claude (*infra* p. 506). 2) Le décret d'Anastase ne parle nullement de questeurs, mais de κλασσίκοι, et on ne peut abusivement prétendre qu'il s'agit de la même chose. 3) L'interprétation que donne H. Antoniadis-Bibicou repose sur une mauvaise compréhension du texte de Jean Lydus : celui-ci affirme que les questeurs accompagnaient les magistrats dans les provinces, coutume bien connue à Rome : καὶ διεφυλάχθη ἡ τοιαύτη συνηθεία καὶ συναγωγὴ τῶν πορῶν τοῖς τε ὑπάτοις τοῖς τε πραίτωρσιν ἐκδημοῦσιν ce qu'on ne peut absolument pas traduire par : «cette collecte de ressources était réservée aux frais de déplacement des consuls et des prêteurs» (H. Antoniadis-Bibicou, p. 84). Tout effort pour réinterpréter le décret d'Anastase et supposer qu'il évoque une taxe douanière *ad ualorem* nous paraît donc condamné. L'interprétation des premiers éditeurs (A. Mordtmann, *Mitteilungen des deutschen arch. Instituts in Athen*, 4, 1879, p. 307-311 et Zachariae von Lingenthal, *ibid.* p. 312-315), qui voyaient dans l'édit d'Anastase la perception d'une taxe forfaitaire, reste donc valable.

texte plus qu'il ne peut, et le mettre en contradiction avec le récit de Procope : les droits exigés aux détroits, avant Justinien, étaient non une taxe douanière, mais un simple péage «policier», destiné peut-être, comme le dit Procope, à entretenir les fonctionnaires en poste, et aussi, comme c'était le cas, en Egypte, des droits versés à la potamophylacie, l'ensemble du service, notamment les bateaux des postes de garde.

Quoi qu'il en soit, nous assistons là à une intervention de la marine militaire dans le contrôle de la navigation, opération qui n'existait pas sous le Principat. Il resterait évidemment à savoir si cette surveillance était généralisée, dès le quatrième ou le cinquième siècle, ou si elle était limitée à la zone des détroits, vitale non seulement pour le commerce de Constantinople, mais aussi pour les relations entre le Pont et la Méditerranée. C'est malheureusement ce que les sources ne permettent pas de préciser.

La marine et la défense des côtes

On peut se défendre contre une attaque venue de la mer de deux façons : en lui opposant une force navale ou en érigeant, le long du littoral, un ensemble de fortifications.

C. Starr a mis l'accent sur la différence, essentielle à ses yeux, entre la défense «passive» pratiquée sous la République romaine, et la défense «active» pratiquée sous le Haut-Empire[332]. La République, en effet, au moins jusqu'aux guerres puniques, ne dominait pas la mer et ses forces navales étaient insuffisantes pour empêcher les attaques venues du large, qu'elles fussent menées par des pirates ou par un état en guerre contre Rome. On avait donc installé, un peu partout le long des côtes, des colonies maritimes, telle celle d'Ostie, chargées de protéger le littoral en pourvoyant de troupes les endroits les plus menacés, notamment les estuaires et les ports : il s'agissait, autrement dit, d'empêcher les débarquements, ou, à tout le moins, d'interdire aux ennemis, une fois à terre, de développer leur offensive et de pratiquer leurs déprédations. Dans une telle conception, c'est la côte qui est considérée comme la frontière de l'Etat, tandis que la domination de la mer

[332] Ch. G. Starr, *Coastal defense in the Roman world*, *AJPh*, LXIV, 1943, p. 56-70.

est laissée à l'adversaire[333]. Cette politique fut, en gros, celle de la République, sauf à l'époque des guerres puniques, où Rome fut contrainte de lever une flotte importante, et dans la première moitié du premier siècle avant notre ère, quand la menace des pirates Ciliciens força le Sénat à adopter une politique offensive, en confiant à Pompée la sauvegarde de ses intérêts. Mais une fois l'ennemi vaincu, on revenait immédiatement à une politique passive assurant la seule défense côtière[334].

C'est seulement à partir d'Auguste que la méthode changea : la continuité du pouvoir à la tête de l'Etat et la création d'une force navale permanente permettaient désormais de lutter contre les ennemis de Rome sur mer, et non plus sur terre, en déplaçant, en quelque sorte, la frontière maritime, voire en la reléguant à la périphérie de l'Empire. Sauf dans les cas, somme toute assez rares, où l'on n'avait ni les moyens ni la volonté d'entretenir une escadre permanente (par exemple en Mer Rouge), ou bien lorsque la nécessité d'une telle institution ne se faisait pas sentir de façon impérieuse, comme en Espagne, la défense maritime générale de l'Empire était confiée à la puissance de sa flotte, chargée de protéger les convois, de surveiller les côtes, d'intercepter de possibles adversaires en patrouillant sans relâche. C'est seulement à partir du troisième siècle que, la crise aidant, et la force navale diminuant, l'Etat dut revenir à une politique de défense du littoral, en instituant des fronts comme le *litus saxonicum*. Ajoutons, pour terminer, que dans l'esprit de C. Starr, comme dans celui de bien d'autres historiens, la solution du Haut-Empire, fondée sur une domination absolue de la mer, représente l'idéal de la politique navale, alors que celle de la République ou du Bas-Empire est due à la faiblesse de l'Etat et à l'incurie dans laquelle sont entretenues les affaires maritimes.

Quoique globalement juste et satisfaisant, ce schéma historique nous paraît quelque peu simplificateur; il appelle en tout cas plusieurs remarques.

Il faut tout d'abord souligner que la période du Haut-Empire représente un cas unique dans l'histoire de la Méditerranée; non pas tant parce que la piraterie y fut à peu près supprimée, malgré quelques incidents que nous avons rappelés; mais cette époque est

[333] Voir H. Ahrweiler, *La frontière et les frontières de Byzance, Actes du XIVe Congrès international des études byzantines, Bucarest* (1971), 1974, I, p. 221-222.
[334] C. Starr, *art. cit.* p. 61.

la seule où l'ensemble des côtes de cette mer fut dans les mains d'une seule et même puissance, la seule où les territoires qui la bordaient furent largement dominés, sauf quelques révoltes assez vite réprimées. Autrement dit, la Méditerranée de ce temps était, plus que jamais, une mer «fermée», où ne naviguaient que des vaisseaux romains, une sorte de lac intérieur justifiant pleinement l'appellation de *Mare nostrum*. Par conséquent, le problème qui s'était posé sous la République, qui se posera de nouveau au Bas-Empire, surtout à partir de l'époque Vandale, et sous l'Etat byzantin, ne se posait nullement pendant les deux premiers siècles de notre ère : par suite de la conquête terrestre et de la sécurité générale du monde romain, la frontière maritime de Rome se trouvait, non en Méditerranée, mais sur les mers périphériques : Pont, Atlantique, Mer Rouge. L'opposition entre défense maritime «active» et défense littorale «passive», pour juste qu'elle soit, n'est donc pas seulement le fruit de deux politiques navales opposées, de deux lignes dont l'une serait juste et l'autre erronée; elle résulte des circonstances générales qui constituent l'histoire de Rome. Si le Haut-Empire, en Méditerranée tout au moins, ne défendait guère ses côtes, c'est simplement parce que celles-ci n'étaient sous le coup d'aucune menace extérieure[335].

A cette première remarque, on en ajoutera une deuxième, qui lui est directement liée; comme on l'a vu, les menaces sur la sécurité de la navigation peuvent venir de la mer mais aussi de la terre : les pirates Ciliciens, descendant de leurs montagnes pour piller les bateaux qui longent la côte, répondent mal à l'idée que nous nous faisons de la piraterie, car nous avons le plus souvent en tête l'image des Corsaires et des Boucaniers du dix-huitième siècle, arraisonnant les navires en haute-mer; les pratiques des brigands antiques du littoral n'en sont pas moins d'indéniables outrages au droit des gens, qu'il faut réprimer. Mais pour ce faire, une marine ne suffit pas : comment, en effet, patrouiller dans les refuges montagnards de ces pirates? La cavalerie ou les troupes à pied sont plus utiles, et on ne s'étonnera pas que la *lex Gabinia* ait confié à Pompée un *imperium* sur une profondeur de 50 milles à l'intérieur des terres, et lui ait attribué de nombreuses troupes d'infanterie et de cavalerie[336]. On ne s'étonnera pas non plus que

[335] Encore faut-il apporter quelques nuances, puisque certaines formes de piraterie, on l'a vu, ont continué à subsister sous l'Empire (*supra* p. 324 sqq.).

[336] Bibliographie *infra* p. 462.

Vespasien, ayant à faire face à la piraterie juive, ait envoyé des cavaliers et des fantassins pour couper les rebelles de leurs bases et s'emparer de celles-ci[337]. Telle est, en effet, la seule condition pour empêcher toute reprise de la piraterie : contrôler le littoral et l'intérieur des terres, ce qui ne fut vraiment réalisé que pendant le Haut-Empire; une telle action ne prouve pas pour autant que la marine est dans un état de délabrement et que la politique pratiquée est «passive».

Soulignons, en troisième lieu, combien l'idée que des patrouilles maritimes suffiraient à assurer le contrôle de la mer est un anachronisme. Jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale, en effet, c'est-à-dire jusqu'à l'invention du radar, les flottes étaient «aveugles» : entendons par là qu'elles étaient incapables de localiser un ennemi, sauf sur renseignement précis ou sauf à l'avoir en face de soi au moment du combat : pensons à la course poursuite dans tout l'Atlantique de Nelson et de l'Amiral de Villeneuve avant Trafalgar, aux péripéties de la flotte russe pendant la guerre contre le Japon ou même aux corsaires allemands au début du second conflit mondial. Il en allait de même dans l'Antiquité, car les patrouilles maritimes, aussi nombreuses soient-elles, ne suffisent pas nécessairement à localiser à temps un ennemi par nature mobile, d'autant que, sur une galère qui navigue le plus souvent à la force des bras, et qui emporte une provision réduite de vivres et d'eau, le temps pendant lequel l'équipage peut tenir la mer est réduit. Nous avons, sur ce sujet, un bon point de comparaison, qui peut nous permettre de mieux comprendre ce qui se passait dans l'Antiquité, période pour laquelle les documents de cette nature nous font défaut : il s'agit de la correspondance du Comte de Vivonne, général des galères du Roi pour l'année 1671. Vivonne était chargé, comme chaque année, d'effectuer des sorties en Méditerranée avec son escadre, afin d'intercepter des corsaires. Soulignons au passage que la flotte dont dispose le général des galères est nombreuse, bien entretenue, une des plus fortes que la France ait connue, à une époque où sa puissance maritime n'est nullement un vain mot. La tactique employée est simple : après avoir séparé son escadre en plusieurs flottilles, l'amiral donne à ses commandants l'ordre d'aller visiter les îles : Corse, Sardaigne, Elbe etc. «tous les lieux qui, dans cette mer là, peuvent servir de

[337] Josèphe, *BJ* III, 409-413.

retraite aux Corsaires de Barbarie»[338]. Malgré un réel déploiement de force et une compétence certaine, le résultat de la campagne fut nul, puisqu'aucun pirate ne fut rencontré. Autrement dit, de simples patrouilles, même bien faites, dans une mer ouverte à des bateaux ennemis, ne peuvent suffire à annihiler toute menace, tant il est vrai que la tactique des pirates est d'attaquer par surprise et d'éviter tout contact avec une force navale bien organisée, comme le dit si justement Sidoine Apollinaire à propos des Saxons. On comprend dans ces conditions qu'il soit souvent nécessaire de fortifier les côtes qu'on veut protéger, même si l'on possède une forte marine, et l'on pourrait trouver, dans l'histoire, bien des exemples d'une telle politique qui associe la construction de fortifications littorales et les patrouilles en mer[339].

Ces quelques remarques et ces digressions chronologiques montrent, à notre sens, qu'on ne doit pas opposer trop systématiquement une stratégie navale «active», à une défense «passive», car ces deux attitudes peuvent être parfaitement cohérentes. Si le Principat a eu peu à se préoccuper de la défense des côtes, il le doit, bien sûr, à une politique navale efficace, mais aussi à la sécurité générale de l'Empire sur terre. A l'inverse, l'existence de défenses côtières, qui témoigne certes d'un état d'insécurité maritime, ne signifie pas pour autant, dans tous les cas, que toute politique navale est abandonnée.

[338] J. Cordey, *Correspondance de Louis Victor de Rochechouart, Comte de Vivonne, général des galères de France pour l'année 1671*, Paris, 1910.

[339] C'est le cas sous Louix XIV, notamment. Mentionnons en outre, à titre d'exemple, que la flotte Vénitienne, qui n'était pourtant pas particulièrement faible, jugea bon d'entourer la Crète de tours côtières, peu de temps avant Lépante. Voir A. Tenenti, *Cristoforo da Canal, La marine vénitienne avant Lépante*, Paris, 1962, p. 131. Les patrouilles sont d'autant moins efficaces que la technique des pirates joue sur l'effet de surprise et le refus du contact dès qu'est aperçu un ennemi trop puissant. Cf. Sidoine, *Carm.* VIII, VI, *Hostis est omni hoste truculentior. Improuisus aggreditur, praeuisus elabitur, spernit obiectos, sternit incautos; si sequatur, intercipit, si fugiat, euadit; ad hoc exeunt illos naufragia, non terrent. Est eis quaedam cum discriminibus pelagi non notitia solum, sed familiaritas. Nam quoniam ipsa si qua tempestas est, hic securos efficit occupandos, huc prospici uetat occupaturos, in medio fluctum scopulorumque confragosorum spe superuentus laeti periclitantur.*

Le praefectus orae maritimae.

L'une des solutions adoptées sous le Principat pour assurer la défense des côtes fut la création d'une charge particulière, celle de *praefectus orae maritimae*.

La première mention du titre remonte à la fin de l'époque républicaine puisqu'il fut attribué à Sextus Pompée, *praefectus classis et orae maritimae*[340]. Sous l'Empire, cette charge est surtout connue par des inscriptions de Tarragone, dont G. Barbieri a donné une liste commode[341], et ses conclusions essentielles sont acceptées désormais par l'ensemble des érudits, malgré quelques réserves mineures[342]. Il n'est pas question de revenir ici sur les controverses anciennes : celles-ci concernaient essentiellement la nature du poste de *praefectus orae maritimae* dont on se demandait, jusqu'aux études de G. Barbieri, s'il s'agissait d'une charge municipale, provinciale, ou militaire. On reconnaît généralement aujourd'hui qu'il s'agit d'un poste réservé aux chevaliers, et qu'il pouvait remplacer une des *tres militiae*, probablement la préfecture de cohorte[343]. D'autres aspects de cette préfecture retiendront plutôt notre attention.

On voudra bien d'abord considérer que la charge n'est pas limitée à l'Espagne, particulièrement à la région de Tarragone, comme on l'a cru trop longtemps[344]. On connaît, en effet, un tel

[340] Velleius Paterculus II, 73, 1-2; Appien, *BC* IV, 84-85; Dion XLVII, 40; XLVIII, 12; 17. Selon W. Hensslin, s.v. *praefectus, RE* XXIII, 2 col. 1301, le titre est peut-être une réminiscence de Tite-Live XXII,16,2, qui signale en 198 «*L. Quinctius, frater consulis, cui classis cura maritimaeque orae imperium mandatum ab senatu erat*».

[341] G. Barbieri, *Il praefectus orae maritimae, Rivista di filologia classica*, 19, 1941, p. 268-280; *id. Ancora sul praefectus orae maritimae, ibid.* 24, 1946, p. 166-171. Cf. *CIL* II, 4138; 4264; 4266; 4217; 4224; 4225; XI,623; *AE* 1948, 3. Ajouter *AE* 1975, 307. *AE* 1956, 22 concerne les Baléares.

[342] H. Devijver, *The career of M. Porcius Narbonensis* (*CIL* II,4239). *New evidence for the reorganization of the militiae equestres by the Emperor Claudius, Ancient Society*, 3, 1972, p. 165-191. M. Bollini, *C. Baebius, praefectus orae maritimae di Ottaviano, Studi Romagnoli*, 1975, p. 339-346. J. M. Roldan Hervas, *Hispania y el ejercito romano, Contribucion a la historia social de la España antigua*, Salamanque, 1974, p. 227-229. P. Le Roux, *L'armée romaine, op. cit.* p. 153-157.

[343] L'ordre dans lequel étaient remplies les *tres militiae*, quand on exerçait la *praefectura orae maritimae* est incertain et controversé; sur ce point voir l'article de H. Devijver, *op. cit.* P. Le Roux, *loc. cit.*

[344] En dernier lieu H. Devijver, *art. cit.* p. 183.

poste en Maurétanie[345], dans le Pont[346], et peut-être en Judée[347]. Si les inscriptions d'Espagne sont les plus nombreuses, les autres trouvailles épigraphiques excluent que le poste ait été réservé uniquement à cette province.

S'agit-il d'une magistrature exceptionnelle, ou d'une charge régulière? La première opinion semble être celle de presque tous les savants; P. Romanelli, notamment, a défini la *praefectura orae maritimae* «una tappa non necessaria e normale della carriera equestre, ma rivestita talvolta eccezionalmente o per speciali contingenze»[348]. Cette opinion est fondée sur deux inscriptions, l'une de Forlì, l'autre de *Leptis Magna*. La première se lit ainsi: *C(aius) Baebius T(iti) f(ilius) Clu(stumina),/tr(ibunus) mi[l(itum)*

[345] *CIL* XI, 5744.

[346] Pline le Jeune, *Epistulae* X, 21: *Gauius Bassus, praefectus orae ponticae, et reuerentissime et officiosissime, domine, uenit ad me.* Ce militaire est désormais connu par une inscription d'Ephèse (*AE* 1972, 573) publiée par D. Knibbe, *Neue Inschriften aus Ephesos II, JöAI, IL*, Beiblatt, 1968-1971, p. 15: *[M(arco) Gauio P(ublii) fi(lio), Palatina Basso] / Romae, praef(ecto) coh(ortis) (sextae) Britt(onum) eq(uitatae) p(iae) f(idelis), trib(uno) mil(itum) leg(ionis) (primae) adiutric(is), adlecto in dec(urias) (quinque) inter/selectos, praef(ecto) eq(uitum) alae Cl(audiae) nouae, donis donato/bello Dacico ab Imp(eratore) Caesare Nerua Traiano/Aug(usto) Germanico Dacico corona murali hasta/ [p]ura uexillo, praef(ecto) orae Ponticae maritimae.* M. Γαου[ί]ῳ Π. υἱῶι Παλατείνα Βάσσωι Ῥώμης, | ἐπάρχωι σπείρης ϛ' Βριταννικῆς ἱππικῆς | εὐσεβοῦς πιστικῆς, χειλιάρχωι στρατιωτῶν | λεγ(ιῶνος) α' βοηθοῦ, προσλελεγμένῳ εἰς δεκουρίαν ε' | εἰς τοὺς ἐκλελεγμένους, ἐπάρχῳ ἱππέων ἄλης | Κλαυδίας καινῆς, δώροις δεδωρημένῳ ἐν | πολέμωι Δακικῶι ἀπὸ Αὐτοκράτορος Καίσαρ[ος] Νέ[ρ]ουα Τραιανοῦ Σεβαστοῦ Γερμανικοῦ Δακικ[οῦ] | [στε]φάνωι τειχχῶι ἄστῃ καθαρᾷ οὐηξίλλωι, | [ἐπάρχω]ι ὄχθης Ποντικῆς παραθαλασσίου. (= *Devijver* p. 403). L'inscription est dédiée par des officiers et sous-officiers de l'Etat-major de *Gauius Bassus.* Sur une inscription de Sinope où J. M. Moreau restitue, sur une suggestion de H.-G. Pflaum, un *praefectus orae maritimae Amastrensis et classis Ponticae*, (= *AE* 1965, 348) voir *supra* p. 258-259.

[347] *CIL* VI, 1565, qui mentionne un *bellum iudaicum*. Dans le lemme du *CIL*, Henzen suppose une datation républicaine; mais la mention de *liburni* exclut une telle datation (*supra* p. 106). Pour la présence éventuelle, mais non sûrement attestée, de *praefecti orae maritimae* en Mésie dès l'époque d'Ovide, voir G. Barbieri, *loc. cit.*, p. 166, J. H. Oliver, *GRBS*, 6, 1965, p. 151. E. Dorutiu-Boila, *Der Niedermoesische Limes unter Domitian; zu einer Inschrift aus Ephesos, Beihefte der Bonner Jahrbücher*, 38, 1977, p. 294. Il est possible que *M. Valerius Maximianus praepositus orae gentium Ponti Polemoniani*, ait eu une tâche très semblable, sous Marc-Aurèle, à celle des *praefecti orae maritimae* (= *AE* 1956, 124) (cf. Pflaum, *Procurateurs*, p. 480-481; *Devijver* p. 820).

[348] Romanelli, *Africa Italiana*, VII, 1940, p. 102.

leg(ionis) X]X praef(ectus)/ ora[e marit(imae) Hi]span(iae)/citer(ioris),[Galliae b]ello/ Actiensi, (quattuor) uir i(ure) d(icundo)/arb(itratu) M(arci) Sappini L(ucii) f(ili) et Gallae l(ibertae)[349]. Cette inscription indique clairement que le commandement de *C. Baebius* était limité dans le temps, et dû à une circonstance exceptionnelle : la guerre avec Antoine, qui imposait à Octavien de prendre ses précautions à l'Ouest, et de garder les côtes d'Espagne et de Gaule, pendant que sa flotte était occupée à l'Est.

L'inscription de Leptis[350], gravée sur l'arc de Trajan, évoque des circonstances exceptionnelles, elles aussi. Elle se lit ainsi : *Q(uintus) Pomponius Rufus co(n)s(ul), pont(ifex), sodal(is) Fla(uialis), cur(ator) oper(um) publicor(um), leg(atus) Aug(usti)/pro pr(aetore) provinc(iarum) [M]oesiae, Dalmat(iae), Hisp(aniae), leg(atus) leg(ionis) (quintae), praef(ectus) orae marit(imae) Hispan(iae) citer(ioris), Gallia[e] N[a]rbon(ensis) bello qu[od] imp(erator) G[a]lba pro [rep(ublica)] gessit, proco(n)s(ul) prouinc(iae) Africae, per L(ucium) Asinium Ru[fum]/leg(atum) p]ro [pr(aetore)]*. Cette inscription, malgré un *cursus* dont l'ordre est suspect sur certains points[351], montre que *Q. Pomponius Rufus* débuta comme chevalier, et accomplit une de ses *militiae* comme *praefectus orae maritimae* au moment de la grande crise qui suivit la mort de Néron. Nous savons d'ailleurs par Tacite que les côtes de Gaule furent, à cette époque, le cadre d'opérations navales importantes, et qu'il était nécessaire pour Galba de contrôler efficacement les rivages de Narbonnaise[352]. Ce commandement extraordinaire, confié pour une circonstance particulière, et limité dans le temps, permit à son détenteur, qui devait en outre être un familier de Galba, d'entrer dans l'ordre sénatorial, comme le montre la suite de sa carrière.

Mais de ce que ces deux inscriptions supposent des conditions particulières, s'ensuit-il que la *praefectura orae maritimae* était, dans tous les cas, une charge extraordinaire? Aucune des inscrip-

[349] Restitution de M. Bollini, *art. cit. supra*. *CIL* XI, 623.

[350] *CIL* VIII, 13 (= *AE* 1948, 3). Cf. P. Romanelli, *art. cit. Devijver* p. 664. G. Alföldy, *Fasti Hispanienses, op. cit.* p. 71-75. Nous retiendrons cette dernière lecture, comme P. Le Roux.

[351] Voir W. Eck, *Senatoren von Vespasian bis Hadrian. Prosopographische Untersuchungen mit Einschluss der Jahres-und Provinzialfasten der Statthalter*, München, 1970, p. 105. G. Alföldy, *loc. cit.* avec la bibliographie.

[352] Tacite, *Hist.* I, 87; II; 14; III, 43. Réserves de R. Etienne dans *AEA*, XXVIII, 1955 p. 130 sqq.

tions (soit plus d'une douzaine)[353] n'atteste que cette charge était conférée à des moments précis et exceptionnels. Il s'agit d'ailleurs, le plus souvent, d'emplois modestes, dont on a pu penser longtemps qu'il s'agissait d'honneurs municipaux, même si nous connaissons souvent mal la carrière postérieure de ceux qui les ont revêtus. Puisqu'il est vrai, en outre, que c'est la Tarraconnaise, région assez peu troublée du point de vue maritime, qui a livré le plus grand nombre d'inscriptions, datées sans doute de façon continue entre les Flaviens et Antonin[354], on voit mal quels grands événements maritimes, à part ceux qu'on a mentionnés (la guerre d'Actium, et celle de 68), pourraient avoir justifié la création de commandements exceptionnels, tels que les définit P. Romanelli. Quant à *Gauius Bassus*, préfet de la côte Pontique dont parle Pline, il s'agit certes d'un officier de plus haut rang que ses homologues de Tarraconnaise comme le prouve l'inscription d'Ephèse : il a non seulement accompli ses *tres militiae*, mais il a été décoré. Toutefois, sa charge de préfet de la côte Pontique ne semble pas s'inscrire très haut dans le *cursus*, qui a sans doute continué.

Il est clair que cette charge revêt plus d'importance sur le Pont qu'en Espagne, région moins menacée. Mais les lettres X,31 et 32 de Pline et Trajan ne donnent pas l'impression que la *praefectura orae Ponticae maritimae* était une charge exceptionnelle : on ne fait allusion ni à la mission, ni à la durée de commandement du préfet, mais à l'importance de son état-major, qui est d'ailleurs réduit, et pris sur les effectifs de Pline, eux-mêmes assez modestes. Il ressort de cet ensemble de faits que, si la charge de *praefectus orae maritimae* peut être conférée pour des circonstances exceptionnelles et étendue parfois dans l'espace, mais limitée dans le temps, elle est, en général, une charge équestre régulière, qu'attestent la fréquence et la banalité des inscriptions. Cela ne veut pas dire que tous les littoraux étaient pourvus de tels magistrats; on a vu, toutefois, que le poste n'est pas spécifique à l'Espagne.

Quelles étaient les troupes à la disposition des préfets de la côte? Les inscriptions, particulièrement celles d'Espagne, mentionnent aux ordres de ces officiers des cohortes, qui appartiennent très vraisemblablement aux troupes impériales, et non à des

[353] Voir la liste supra n. 341.
[354] Sur la datation, J. M. Roldan Hervas, *loc. cit.*; P. Le Roux, *loc. cit.*

milices locales comme on l'a cru quelquefois[355]. Il semble que les préfets espagnols aient eu à leur disposition une ou deux cohortes, si l'on en croit les inscriptions; il s'agissait apparemment toujours des mêmes : *la cohors Ia tironum, la cohors secunda, la cohors noua tironum*[356]. On peut d'ailleurs se demander si la dernière appellation ne recouvre pas la seconde, ou si elle n'est pas chronologiquement postérieure aux deux premières[357].

Est-ce à dire que le préfet du littoral n'avait pas de charge proprement maritime et, n'ayant que des troupes terrestres, ne pouvait intervenir sur mer? Une inscription de Sinope semblerait prouver le contraire[358]. Il est vrai qu'il s'agit d'une inscription assez mutilée et sur laquelle on ne peut fonder de certitude absolue; elle se lit probablement ainsi : --- ---/ *[co]r(ona) mural(i) prae[fectus orae maritimae / Am]astr(ensis) et clas[sis Ponticae,proc(urator) / Im]p(eratoris) Neruae Traiani /[Cae]s(aris) Aug(usti) Ger[man(ici) Dacic(i) prouinc(iae) / Galatia]e et Paph[lagoniae---]*. Tout en tenant compte de la part de conjectures qu'il y a dans cette restitution, on doit souligner l'apparition, pour la première fois, d'une force navale sous les ordres du *praefectus orae maritimae*. On peut émettre quelque doute sur l'association entre un commandement important, comme celui de la flotte pontique et une charge assez inférieure, comme le commandement de l'*ora maritima Amastrensis*, limitée géographiquement. Si toutefois la restitution de cette inscription est justifiée, nous voyons apparaître pour la première fois une escadre aux ordres du préfet de la côte. On aimerait pourtant avoir d'autres sources que cette seule mention épigraphique[359].

Ces diverses inscriptions posent donc la question du rôle dévolu au *praefectus orae maritimae*, compte tenu du fait qu'il s'agit

[355] Cf. G. Barbieri, notamment p. 270-271.

[356] Voir *CIL* II, 4138; 4224; 4264; 4266; *AE* 1929, 230; 234.

[357] H. Devijver, *art. cit.* p. 174. Pour P. Le Roux, *loc. cit.* le commandement de ces troupes n'est pas nécessairement dépendant de la *praefectura orae maritimae*, même si le lien entre les deux charges est évident.

[358] J. Moreau, *Sur une inscription de Sinope, Limes Studien*, Bâle, 1959, p. 84-87.

[359] F. Eichler, *Anz. der öst. akademie der Wissenschaften*, 106, 1969, p. 134-135, veut reconnaître dans le *praetorium* de Gauius Bassus, mentionné par l'inscription d'Ephèse (ci-dessus n. 346) un état-major naval, ce qui rend ipso facto Gauius Bassus préfet de la flotte Pontique. On ne voit rien qui permette actuellement d'étayer cette hypothèse, présentée d'ailleurs comme une vérité (cf. *AE* 1969-1970, 595 b).

d'une *militia*, de rang au moins égal à celui d'une préfecture de cohorte. G. Barbieri a proposé de voir dans ces préfets des officiers chargés de réprimer la piraterie et de surveiller les côtes. On peut penser qu'on craignait en Espagne les troubles créés par les Maures, dont nous avons vu qu'ils avaient, à plusieurs reprises, passé le détroit de Gibraltar[360]. Toutefois, la région où ces inscriptions ont été trouvées, la Tarraconnaise, n'était guère menacée par les Maures, trop éloignés géographiquement, alors que ceux-ci s'attaquaient plus volontiers à la Bétique[361]. Au demeurant, nous n'entendons guère parler d'incursions maures avant l'époque de Marc-Aurèle, soit après que les inscriptions cessent de parler du *praefectus orae maritimae*. Mais il fallait protéger la côte, surveiller les ports, empêcher la fraude fiscale, interdire le pillage des épaves. G. Barbieri rapproche d'ailleurs, à ce propos, comme l'avait fait avant lui Mommsen, la charge des *praefecti orae maritimae* de l'édit d'Hadrien sur la piraterie, déjà mentionné : un passage de ce texte législatif stipule en effet que les victimes des naufrageurs pourront porter plainte auprès des *praefecti*, puis du *praeses* : «*Ut facilior sit probatio huiusmodi admissi, permisit his et quidquid passos se huiusmodi queruntur, adire praefectos et ad eum testari reosque petere, ut pro modo culpae uincti uel sub fideicessoribus ad praesidem remittantur*»[362]. Faut-il voir, avec G. Barbieri, des *praefecti orae maritimae* dans ces *praefecti* mentionnés au Digeste? L'hypothèse est séduisante, mais on ne saurait actuellement l'étayer davantage, en l'absence de sources épigraphiques plus complètes.

[360] *Supra* p. 328.

[361] P. Le Roux, *loc. cit.* se demande toutefois si la *praefectura orae maritimae* est bien limitée à la Tarraconnaise. A ce sujet, on ne sait si la *cohors maritima*, mentionnée dans une inscription de Cordoue (*CIL* II, 2224), n'a pas une fonction identique à celle de la préfecture de l'*ora maritima*, mais avec une spécialisation dans la lutte contre la piraterie qui menace périodiquement le sud de l'Espagne. Faut-il, de la même façon, supposer qu'une *uexillatio* de la *leg. VIIa Gemina*, à Ampurias, probablement au second siècle, ait été chargée d'une mission de police côtière au nord de la Laetanie, où le *praefectus orae maritimae* exerçait ses fonctions? (Cf. P. Leroux, *Recherches sur les centurions de la legio VIIa Gemina*, *Mélanges de la Casa de Velazquez*, VIII, 1972, p. 89-147, notamment p. 117, où l'auteur ne se prononce pas). Ce renseignement nous a été obligeamment fourni par G. Fabre.

[362] Cf. *supra* p. 325 = *Digeste* XLVII, 9,7. Cf. G. Barbieri, *art. cit.* p. 277 et *Ancora sul praefectus*. . . *loc. cit.* p. 168. Mommsen ad *CIL* X, 6785. J. M. Roldan Hervas, *loc. cit.* G. Barbieri met en outre ces *praefecti* en relation avec ceux mentionnés par Ovide à Tomis (*supra* n. 347).

La même nécessité de protéger la côte existait dans le Pont, région moins sûre que l'Espagne, ou en Maurétanie. On ne s'étonnera pas que les *praefecti orae maritimae* n'aient pas eu de flotte sous leurs ordres sauf, peut-être, dans le Pont : d'une part Rome ne pouvait entretenir partout des détachements navals, au demeurant infiniment plus coûteux qu'une cohorte. En outre, la protection du littoral est largement aussi efficace, quand elle est pratiquée à terre par des troupes mobiles; à cet égard, l'existence d'une aile de cavalerie sous les ordres d'un préfet de la côte en Maurétanie est significative; on doit la rapprocher d'un passage où Tacite, (*Ann.* XII,55), évoquant la piraterie Cilicienne, sous Claude, signale qu'elle fut réduite par l'envoi de cavaliers. C'est la même technique qu'emploie Vespasien en Judée[363]. C'est une telle tactique qu'on emploiera plus tard, au Bas-Empire, et dont on use aussi, dès les deux premiers siècles, sur le *limes* de Bretagne.

Les fortifications littorales sous le Principat.

Certaines des mers périphériques de l'Empire, plus menacées que la Méditerranée, ont connu, dès le Principat, des fortifications côtières destinées à protéger les populations, ou du moins à les avertir des raids pratiqués par des assaillants venus de la mer.

En Bretagne, par exemple, la côte nord du Devon a révélé l'existence de deux tours littorales : Martinhoe et Old Burrow. Les deux sites offrent une large vue sur tout le canal de Bristol et la côte sud du pays de Galles. Dans les deux cas, les tours, de forme générale carrée, larges d'à peu près 27 m, sont en gazon, et entourées par un *uallum* circulaire, à une vingtaine de mètres des murs des tours. A Old Burrow, aucun casernement intérieur n'a été découvert, alors qu'à Martinhoe, des baraquements en bois, en forme de L ont été trouvés. Les deux sites sont antérieurs à l'époque de Vespasien[364].

Ces deux tours n'ont évidemment qu'un intérêt défensif relativement limité, eu égard à la faible garnison qu'elles pouvaient abriter. En revanche, le très beau point de vue dont elles jouissent permet aisément de détecter, assez à l'avance, toute approche

[363] *Supra* p. 241.

[364] A. Fox et W. Ravenshill, *Old Burrow and Martinhoe, Antiquity*, XXXIX, p. 255-258. Old Burrow semble dater de l'époque claudienne, tandis que Martinhoe serait plutôt néronien.

ennemie en mer. Telle était peut-être la menace à laquelle avait à faire face le commandement romain, avant la conquête définitive du Pays de Galles : les Silures, notamment, ne furent pas soumis avant 75, et pouvaient toujours débarquer sur les flancs du dispositif romain, même avec des embarcations de fortune[365]. Il était donc nécessaire de détecter cette menace le plus longtemps possible à l'avance.

L'usage de tours littorales dans un tel cas, et non de la flotte, est un procédé classique : Pline le mentionne pour la guerre d'Hannibal[366]; Cicéron pour la Sicile de Verrès[367]; Appien pour la lutte d'Octavien contre Pompée, en Italie du sud[368]. Les tours permettaient, par transmission de signaux de fumée d'avertir des forces terrestres, d'infanterie ou de cavalerie, qui interdisaient le débarquement ennemi ou du moins en limitaient les effets. La tactique est plus payante que l'emploi d'une flotte, qu'on ne peut laisser en permanence à la mer, qui a des délais d'appareillage assez longs, et qui, de surcroît, coûte plus cher qu'une troupe à terre. En outre, une escadre, mobile par définition, ne peut être alertée aussi facilement qu'une troupe à terre, cantonnée à un endroit fixe, et qu'on peut prévenir par un système de signaux ou de relais[369]. Le vieil emploi de tours côtières, on le voit, n'était pas partout tombé en désuétude sous l'Empire, malgré la supériorité de la flotte romaine dans les eaux bretonnes. On le retrouvera au Bas-Empire, plus développé[370].

Une autre série de fortifications littorales, plus complète et plus continue que celle du Devon, existe sur la côte du Cumberland, et prolonge à l'ouest, le long de la mer, le mur d'Hadrien (fig. 20). Connue depuis longtemps[371], elle a été particulièrement

[365] Sur le danger Silure, Tacite, *Annales* XII, 31-34.

[366] Pline, *HN* II, 181.

[367] Cicéron, *Verrines* II, V, 93 : *Non enim sicut erat antea semper consuetudo praedonum aduentum significabat ignis e specula sublatus aut tumulo.*

[368] Appien, *BC* V, 80.

[369] Sur de tels systèmes, voir R. Rebuffat, *Végèce et le télégraphe Chappe*, *MEFRA*, 1978, 90, 1978, p. 829-861.

[370] Une tactique identique, pour le Moyen-Age, est décrite par G. M. de Rossi, *Torri costiere del Lazio*, Rome, 1971, qui écrit p. 12 : «*Il compito di queste torrette si esauriva con l'avvistamento dei pirati e la conseguente segnalazione alle vedette scaglionate al interno del territorio*».

[371] Le premier article de synthèse est celui de R. G. Collingwood, *Roman signal-stations on the Cumberland coast*, *Transactions of the Cumberland and West-*

étudiée ces dernières années, et mérite qu'on s'y arrête un instant. Le mur d'Hadrien se termine à Bowness, sur le Solway Firth. Mais ce bras de mer, sorte de fjord qui pénètre profondément à l'intérieur des terres, n'est guère large. La côte d'Ecosse qui lui fait face, insoumise à l'époque romaine, sauf pendant de brèves périodes, et notamment sous Antonin, pouvait servir de base à des raids de barbares, capables de traverser le détroit sur de petites embarcations ou à pied sec, et de tourner le dispositif mis en place par Hadrien.

Pour pallier cet inconvénient, la côte fut munie d'un système de fortifications, contemporaines de la construction du mur. Le mur lui-même n'existe pas, non plus que le *uallum*; mais un système de fortins et de tours, en tout point identique à celui du mur, existe. Les tours[372] sont placées à des intervalles réguliers d'environ 500 m entre les fortins, dont 12 sont connus avec certitude, et 26 au total supposés. Chaque intervalle entre deux fortins (1 mille romain) est normalement gardé par deux tours.

Les remparts des fortins sont en gazon, avec une largeur moyenne de 7/9 m. La taille de ces édifices, la plupart du temps de forme rectangulaire, varie : ceux qu'on connaît ont une superficie de 270 à 370 m^2[373] (soit des longueurs de 30 à 50 m), et pouvaient, semble-t-il, accueillir une centurie; leur entrée se trouve soit sur la partie antérieure, soit sur la partie arrière du bâtiment. Les casernements, pas toujours bien identifiables, étaient en bois. Un fossé entourait le plus souvent l'édifice. Les tours, quant à elles, demanderaient une étude plus complète[374].

moreland antiquarian and archaeological society, 2e s. XXIX, 1929, p. 138-165. Ont suivi les travaux de R. L. Bellhouse, *ibid.* LIV, p. 28-55; LV p. 30-45; LVII p. 18-26 et LVIII p. 57-62, résumés par E. Birley, *Research on Hadrian's Wall*, Kendal, 1961, p. 126-131. R. Bellhouse a lui-même repris la question dans *Roman sites on the Cumberland coast, CW²*, LXX, 1970, p. 9-47. Ont suivi G. D. B. Jones, *The western extension of Hadrian's Wall, Bowness to Cardurnock, Britannia*, 7, 1976, p. 236-243 et T. Potter, *The Biglands mileforlet and the Cumberland coast defences, Britannia*, 8, 1977, p. 149-183; *id. The Roman frontier in Cumbria, Roman frontier studies, BAR*, int. ser. 71, 1980, I, p. 195-200. On pourra lire aussi, plus ancien, l'article *limes* de De Ruggiero, *Dizionario Epigrafico*, IV, 36, Rome, p. 1128 sqq.

[372] Sur le mur, les fortins sont appelés en anglais *milecastle* et les tours *turret*; pour établir une distinction, les Britanniques, lorsqu'ils évoquent les défenses côtières du Cumberland, parlent de *milefortlet* et de *tower*.

[373] T. Potter, *Britannia, art. cit.* p. 178.

[374] Il semble que certaines d'entre elles aient été remaniées à plusieurs reprises.

Des recherches aériennes, contrôlées sur le terrain, ont permis à G. D. B. Jones de montrer l'existence, entre les tours, de deux fossés parallèles, sur la section Bowness/Cardurnock[375]. Il s'agit de fossés, à l'origine en forme de V, retaillés à plusieurs reprises, distants l'un de l'autre de 30 à 46 m, selon les endroits. Le fossé extérieur était protégé par une palissade du côté de la mer; peut-être en était-il de même, du côté de la terre, pour le fossé intérieur. Pour l'instant, aucun système identique n'a été découvert plus au sud, bien que la ligne de fortifications continue, après la baie de Moricambe.

L'ensemble de la défense était, semble-t-il, contrôlé et commandé par le fort de Maryport, construit sans doute, comme le reste des fortifications, peu après 122, alors qu'on pensait, jusqu'à une date récente, qu'il s'agissait d'une fondation d'Agricola[376]. En revanche, probablement à l'époque où, sur le mur d'Hadrien, furent ajoutés des forts, l'édification des camps de Beckfoot, Burrow Walls et Moresby vint compléter le système maritime; ces ouvrages occupent d'ailleurs l'emplacement de certains des milefortlets antérieurs[377]. L'ensemble fut rebâti en pierre, dès le règne d'Hadrien, parallèlement, sans doute, à l'opération identique qui se déroulait sur le mur.

On croyait, jusqu'à une époque toute récente, que la fortification côtière avait été abandonnée, en 140, avec la création du mur d'Antonin. Des fouilles récentes ont montré que l'un des fortins avait été réoccupé deux fois dans le cours même du deuxième siècle, peut-être sous Commode, sans parler des réoccupations plus tardives, au quatrième siècle[378]. On peut se demander, dans ces conditions, si l'ensemble du système n'a pas eu une vie plus longue qu'on ne le pensait d'abord.

Jusqu'où ce *limes* côtier s'étendait-il? L'opinion générale veut que seule la portion du littoral située en face de terres non soumises avait été fortifiée, ainsi que ses abords immédiats. En réalité,

[375] *Art. cit.*

[376] M. G. Jarrett, *Maryport, Cumbria : a Roman fort and its garnison*, Kendal, 1976.

[377] *Ibid.* p. 86; cf. aussi Bellhouse, *CW*² LXX, p. 44-45. *RIB* 801, qui célèbre la construction de Moresby, est postérieure à 128. Cardurnock n'est pas à proprement parler un fort, mais un fortin plus grand que les autres. Sa date est controversée.

[378] T. Potter, *Britannia, art. cit.* p. 182. Sur les réoccupations au quatrième s. *infra*.

les récentes fouilles de Ravenglass ont montré que le fort, déjà connu[379], avait été précédé par un fortin de l'époque d'Hadrien, identique à ceux de la côte de Cumbria[380]. Cette découverte, jointe à la présence, exactement à 1 mille au sud, d'une probable fortification, de même taille, invite à se demander si toute cette portion de la côte n'était pas fortifiée, prolongeant le mur d'Hadrien sur environ 60 milles romains[381].

La puissante *Classis Britannica* avait-elle un rôle à jouer pour la défense des côtes occidentales de l'île, en liaison avec les ouvrages qu'on vient de décrire? On l'a prétendu à de nombreuses reprises, mais rien n'est moins sûr.

Il est certain que la présence, sur toute la côte ouest de la Bretagne, de fortifications littorales, et d'ouvrages portuaires invite à penser que la *Classis Britannica* opérait dans ces eaux[382]. Les stations de Martinhoe et de Old Burrow ont laissé supposer que des détachements navals agissaient au pays de Galles[383]; on croit parfois que l'estuaire de la Severn, notamment à Sea Mills et Gatcombe, servait de base navale[384]. Bien des sites côtiers militaires, notamment Caerleon ou Chester, ont été gratifiés par les archéologues de détachements de la flotte[385]. Plus au nord, Ravenglass a été longtemps considéré comme la grande base d'Agricola[386].

[379] Voir R. G. Collingwood, *Roman Ravenglass, CW*^{2}, XXVIII, 1928, p. 353-366. On croyait à l'époque qu'il s'agissait d'une construction d'Agricola.

[380] Voir T. Potter, *Roman Frontier Studies, art. cit.* p. 198. *Id. Romans in North-West England*, Kendal, 1979.

[381] Le fortin de Ravenglass fut remplacé par un fort vers 130-135 (T. Potter, *Roman Frontier Studies, art. cit.* p. 199).

[382] Voir sur ce point D. Atkinson, *Classis Britannica, Historical essays in honour of James Tait*, Manchester, 1933, p. 1-11; B. Cunliffe, *The British fleet, Vth report on the excavations of the Roman fort at Richborough, Kent*, Society of antiquaries of London, 1968. Diverses installations portuaires sont connues sur la côte ouest de l'Angleterre, notamment à Gloucester (*JRS*, 32, 1942, p. 39-45); Lincoln (F. H. Thompson, *JRS*, 1955, p. 131, Chester, (F. Thompson, *Roman Cheshire*, Chester, 1965); Caerleon (*JRS*, 54, 1964, p. 152-153). Sur la réalité de la navigation océane, voir M. Reddé, *La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine, MEFRA*, 91, 1979, 1, p. 481-489.

[383] Sur ces diverses hypothèses et leur réfutation, voir R. G. Livens, *Litus Hibernicum, Actes du IX*^{e} *congrès international d'études sur les frontières romaines*, Bucarest-Cologne, 1974, p. 333-339.

[384] Cf. D. R. Dudley et G. Webster, *The Roman conquest of Britain*, Batsford, 1965, p. 108-109.

[385] Cf. M. Jarrett, V. E. Nash-Williams, *The Roman frontier in Wales*, University of Wales Press, 1969^2, p. 32 et 36.

[386] Voir R. G. Collingwood, *art. cit. supra*.

En réalité, aucune fouille, aucune inscription, aucun texte littéraire n'attestent la présence d'escadres dans ces eaux, après la période de la conquête : nous savons, en effet, qu'Agricola a utilisé la flotte pour transporter ses troupes, mener des actions combinées sur terre et sur mer pour réduire ses adversaires. C'est lui qui a réalisé la première circumnavigation de la Bretagne[387]. A partir du deuxième siècle, en revanche, aucune source ne prouve plus l'existence de la *classis* dans ces parages[388], au moins au stade actuel des connaissances.

Il faut bien admettre, dans ces conditions, que les défenses de la côte du Cumberland sont purement passives, et que la flotte n'a pas patrouillé en permanence dans ces eaux, malgré l'opinion de B. Cunliffe, qui suppose l'existence de détachements à Maryport, Carlisle, Tynemouth[389]. La protection du littoral, à une époque où la marine romaine dominait les mers, et pouvait aisément détacher quelques bâtiments de protection dans ces eaux, était assurée non par une escadre, mais par une fortification linéaire, en tout point semblable à un *limes* terrestre face à l'océan.

La défense côtière à partir du troisième siècle en Bretagne et en Gaule.

Le Bas-Empire a pratiqué lui aussi un système de défense côtière, plus étendu que celui du Principat, et surtout mieux connu. Il nous reste à l'examiner, et à étudier de quelle façon l'armée romaine a su se défendre contre les incursions maritimes de cette époque.

C'est la Bretagne qui a été, semble-t-il, la plus menacée. Comme aux deux premiers siècles, les côtes du nord-ouest ont eu à subir les incursions régulières des Pictes et des Scotts, sans parler de celles des Irlandais[390]. On ne s'étonnera pas, dans ces conditions, de constater que les défenses du Cumberland, dont nous avons déjà parlé, aient continué à servir au quatrième siècle. Peut-être même certaines n'ont-elles jamais été abandonnées, si l'on en croit l'exemple de Ravenglass, où T. Potter a reconnu une occupa-

[387] Tacite, *Agricola*, X, 12, 38; XXV, 1 et 2; XXIX, 2; XXXVIII, 7.

[388] Voir R. Livens, *art. cit. supra*.

[389] B. Cunliffe, *art. cit.*

[390] Sur les témoignages littéraires de ces invasions, *infra* n. 395, et A. Dornier, *art. cit. infra* n. 396.

tion continue de l'époque d'Hadrien à la fin du quatrième siècle, avec des couches de destructions successives, suivies de reconstructions[391]. S'il semble que les tours du système mis en place par Hadrien n'ont pas été réoccupées, certains milefortlets, en revanche, ont livré de petites quantités de matériel du quatrième siècle, ainsi que les forts[392] : Beckfoot, Maryport, Burrow Walls et Moresby ont, en effet, révélé des couches tardives, sans que leur histoire, à la fin du troisième siècle ou au quatrième, soit bien connue[393]; leur occupation par des unités de l'armée n'est réellement attestée qu'à Burrow Walls et Moresby, qui, comme Ravenglass, sont signalés dans la *Notitia Dignitatum* parmi les forts *per lineam ualli*[394], preuve que le commandement romain continuait à considérer ces défenses côtières comme le prolongement normal du mur.

Le système continuait-il plus au sud? La présence d'un certain nombre d'ouvrages fortifiés sur les côtes de la Grande Bretagne a fait penser, bien souvent, à l'existence d'un *limes* littoral, semblable à celui du *litus saxonicum*. Cette hypothèse est liée au fait que les sources du Bas-Empire signalent souvent des incursions des Pictes et des Irlandais : si l'on en croit Eusèbe, Constantin eut à lutter contre les peuples qui vivaient le long de l'Océan; Ammien rappelle que des troubles causés par les Pictes et les Irlandais eurent lieu en 343; le même auteur signale des événements identiques en 360-364-367, et Claudien loue Théodose d'avoir pris des mesures de défense cette dernière année; des difficultés sont encore mentionnées en 382, puis sous Stilichon[395]. Y a-t-il eu, au quatrième siècle, une période continue d'incursions irlandaises, vers l'ouest de la Grande-Bretagne, et particulièrement au Pays de Galles? Bien que ces migrations ne soient pas niables, et aient été établies par d'autres sources, on a fait remarquer que les auteurs anciens associaient toujours Scotts et Irlan-

[391] T. Potter, *Roman Frontier Studies, art. cit.* p. 199-200; *id. Romans in North-West England*, Kendall, 1979.

[392] T. Potter, *Britannia, art. cit.* p. 183.

[393] Sur Beckfoot, Maryport et Burrow Walls, voir E. Birley, *Research on Hadrian's wall*, Kendall, 1961, p. 214, 220 et 224.

[394] *Occ.* XL, 50-52.

[395] Eusèbe, *Vita Constantini*, L; Ammien XXVIII, 3; XX, 1; XXVI, 4-5; XXVII, 8; Claudien *4. cons. Honor.*, 23-24; Prosper Tiro, *Chronicon Gratiani*, IV; Claudien, *De consulatu Stilichonis*, II, 250-255.

dais dans leurs récits, de sorte qu'on peut se demander si les principales menaces ne venaient pas de peuplades irlandaises installées depuis la fin du troisième siècle au nord du mur d'Hadrien[396].

Quoi qu'il en soit, la réalité archéologique ne donne pas l'image d'un *limes* continu, comme au sud-ouest du *uallum*, même si nos connaissances en ce domaine restent un peu lacunaires. Lancaster, peut-être occupé dès l'époque flavienne, a vu ses défenses primitives remodelées vers la fin du troisième siècle et on connaît, au quatrième, l'existence d'une fortification à tours saillantes (the «Wery wall»), sans doute détruite en 367[397]. En outre, une inscription signale à cet endroit un préfet et un *numerus barcariorum*[398], mention que l'on a rapprochée d'un corps identique signalé à Arbeia par la *Notitia Dignitatum*[399].

En dehors même de Lancaster, une fortification littorale a été trouvée à Caer-Gybi, dans l'île d'Anglesey[400]. Son plan, qui révèle un fortin à trois côtés, ouvert du côté de la mer, avec des tours rondes saillantes, a fait penser aux embarcadères fortifiés qu'on trouve en Germanie et sur le Danube à l'époque de Valentinien[401]. Si tel est bien le cas – pour l'instant unique sur un rivage maritime[402] – Caer-Gybi aurait servi de point d'appui à la flotte.

A Cardiff, un fort du Bas-Empire, assez semblable à ceux du *litus saxonicum* a succédé à celui du Haut-Empire[403]. A Chester, à Caernavon, des ouvrages tardifs sont connus[404].

Ces diverses fortifications ne forment pas une frontière continue comme celle du Cumberland. S'il est possible que l'insécurité générale des temps ait poussé certaines villes à s'entourer de rem-

[396] Nous suivons ici A. Dornier, *Was there a coastal limes of western Britain in the fourth century? Roman Frontier Studies*, 1967, Tel Aviv, 1971, p. 15-20.

[397] G. D. B. Jones, *Roman Lancashire, Arch. J.* CXXVII, 1970, p. 237.

[398] *CIL* VII 285 = *RIB* 601 : *Deo/Mart[i]/Sabinu[s]/p(rae)p(ositus) et Milit[es]/n(umeri) barc(ariorum) s(ub) c(ura) eius po[s(uerunt)].*

[399] *Supra* p. 286.

[400] Cf. M. Jarrett, V. E. Nash Williams, *The Roman Frontier in Wales*, Cardiff, 1969², p. 135-137. La dimension du côté ouest, le plus grand, est de 75,7 m, tandis que les côtés nord et sud sont conservés sur une longueur de 48 et 41 m.

[401] *Supra* p. 364 sqq.

[402] Reste évidemment l'hypothèse que le quatrième fossé ait été détruit par la mer, ce que personne ne semble envisager! Voir toutefois, en dernier lieu, une communication dans ce sens de R. G. Livens au 13ᵉ Congrès du *limes*, à Aalen.

[403] Jarrett/Nash-Williams, p. 70-72.

[404] *Ibid.* p. 41 et 63.

parts, tout comme ailleurs, on ne voit pas, dans ces quelques forts, plutôt moins nombreux que ceux du Principat, la preuve que cette région était particulièrement défendue contre des incursions venues de la mer, au moins dans l'état actuel des connaissances. Dira-t-on, en revanche, que la marine patrouillait dans ces eaux, et assurait une protection active du rivage, en interceptant d'éventuelles attaques? La présence de *barcarii* à Lancaster pourrait le laisser penser : ce serait une sorte de paradoxe, puisqu'on affirme généralement, on l'a vu, que la défense côtière du Bas-Empire est purement statique, et privée de moyens navals. La difficulté vient de ce que nous connaissons mal le rôle des *barcae*, leur rayon d'action possible, leur armement. Il est probable, toutefois, qu'il ne s'agissait pas de grosses unités, même si le terme latin recouvre une notion très différente du terme français «barque», traduction facile qui influence certainement l'esprit. Pourtant, le morcellement de la localisation territoriale des troupes du Bas-Empire, valables aussi pour la marine, comme on le verra[405], ne permet pas de penser que la défense des côtes occidentales de la Bretagne était confiée à d'importantes forces navales, sauf à supposer, sans preuves, l'existence d'autres détachements identiques le long de la côte. Les *barcarii* pouvaient défendre les approches maritimes de Lancaster, mais la protection des côtes était limitée, comme sous le Principat, aux fortifications du Cumberland, à la suite du mur d'Hadrien, au demeurant moins bien aménagées et moins denses qu'au deuxième siècle.

Sur la côte orientale de l'Angleterre, en revanche, la situation est tout autre. Le littoral n'était pas fortifié, sous le Principat, dans le prolongement du *uallum*, comme il l'était à l'ouest. Seul le fort d'*Arbeia* (South Shield), gardait l'embouchure sud de la Tyne, au-delà du fort de Wallsend, plus en amont sur la rivière. Sa garnison était constituée, au deuxième siècle, d'ailes de cavalerie, et au troisième d'une cohorte[406]. Malgré la présence d'un port à cet endroit, on n'a aucune preuve que la *Classis Britannica* ait opéré de façon régulière dans ces eaux.

La situation du Bas-Empire est sensiblement différente : la *Notitia Dignitatum* signale désormais à *Arbeia* (South Shield) un détachement de *barcarii*, comme à Lancaster[407], et ceux-ci sont

[405] *Infra*. p. 631 sqq.
[406] E. Birley, *op. cit*. p. 152.
[407] *Notitia, Occ*. XL, 22.

manifestement chargés de contrôler l'estuaire de la Tyne, non défendu puisque le mur s'arrête à Wallsend, ainsi sans doute que la portion du littoral au sud de Tynemouth. Voilà un des rares exemples attestés où la défense d'une portion de littoral est confiée à une unité navale, au Bas-Empire de surcroît.

Plus au sud, toutefois, ce sont de nouveau des défenses terrestres qui prennent le relais; non pas immédiatement, car aucune fortification n'est connue entre *Arbeia* et Huntcliff, soit sur une portion de côte de 60/70 kilomètres. Par conséquent, les tours de la côte du Yorkshire ne sont pas le complément normal des défenses du mur d'Hadrien, et elles ne semblent pas dirigées contre des ennemis venus du nord, mais bien plutôt contre les Saxons, venus du sud-est. On a découvert, en effet, sur la côte du Yorkshire, une série de cinq tours de guet, situées sur des hauteurs au bord de la mer, et qui s'échelonnent sur une distance de 60 kilomètres. On ne doit pas, là non plus, y voir une véritable barrière maritime, d'autant qu'il s'agit de tours carrées, d'environ 15/17 m de côté, en dur, avec une enceinte périphérique elle aussi en dur de 30/35 m de côté, et un bastion arrondi à chaque angle. Un fossé borde cette enceinte. La taille de ces fortifications exclut donc qu'elles aient pu abriter une garnison importante, et servir à repousser une attaque venue par mer. Il s'agissait bien plutôt de tours de guet, destinées à assurer une signalisation à distance, et à prévenir l'intérieur des terres de l'arrivée éventuelle de pirates. Chronologiquement, ces ouvrages semblent postérieurs à 369, et ont pu garder une activité jusqu'au début du cinquième siècle[408].

Ces divers exemples, tant du Principat que du Bas-Empire, vont nous permettre de mieux examiner les problèmes du *litus saxonicum*, dont on a pu dire, à tort, comme le voit maintenant, qu'il s'agissait de «la seule frontière maritime de Rome»[409]. Il

[408] Les cinq sites sont, du nord au sud : Huntcliff, Goldsborough, Ravenscar, Scarborough, Filey. Huntcliff, Ravenscar et Filey ont été fouillés par F. Haverfield, *Notes on the Roman coast defences of Britain, especially in Yorkshire, JRS*, II, 1912, p. 201-214. Sur Huntcliff, noir aussi W. Hornsby et R. Stanton, *The Roman fort at Huntcliff, near Saltburn, ibid.* p. 215-232. Sur Goldsborough et Scarborough, cf. *Arch. J.* LXXXIX, 1932, p. 203-206. Résumé de la question dans R. G. Collingwood et I. Richmond, *The archaeology of Roman Britain*, London, 1976³, p. 65.

[409] S. Johnson, *The Roman forts of the Saxon shore*, Londres, 1976, p. 131. Le *litus Saxonicum* a suscité une très abondante littérature qu'il n'est pas question de citer entièrement; on la trouvera réunie dans la monographie récente et très à jour de S. Johnson (*supra*), et le congrès tenu en 1977 sur la question : *CBA Research*

n'est pas question d'aborder ici l'ensemble de cette question compliquée, qui n'est pas précisément de notre ressort, mais d'examiner les liens de ce *limes* côtier avec la marine de guerre.

L'existence de cette frontière est attestée tant par la réalité archéologique, surtout en Grande Bretagne, que par les données de la *Notitia Dignitatum*. Il n'y aurait pas, en effet, de *litus saxonicum* sans ce texte tardif, puisque c'est là qu'apparaît le terme pour la première et unique fois. L'histoire du *litus* est donc liée aux problèmes chronologiques de la *Notitia*, dont la complexité est bien connue[410]. Le texte, en effet, décrit-il une réalité qui était déjà valable à l'époque de la Tétrarchie, ou une situation de la deuxième moitié, voir de la fin du quatrième siècle?[411]. En outre, les fortifications de la Bretagne et celles du continent sont-elles ou non contemporaines?

Quelle que soit l'explication qu'on donne au nom même de *litus saxonicum*, on ne croit plus, aujourd'hui, que le système ait été construit par Carausius pour se protéger des troupes de Maximien[412]. Il s'agit bel et bien d'un *limes* côtier destiné à protéger la façade maritime de la Bretagne (et peut-être du Continent) contre les raids saxons. On connaît les faits : dans la seconde moitié du

report nº 18, The Saxon Shore (D. E. Johnston ed.), The council for British archaeology, 1977 (cité *Saxon Shore*).

[410] Sur la *Notitia Dignitatum* non plus on ne saurait citer dans le cadre de cet ouvrage la très abondante littérature qui traite de la question. On se référera à l'excellente synthèse de G. Clemente, *La Notitia Dignitatum*, Cagliari, 1968, et à D. Hoffmann, *Das spätrömische Bewegungsheer und die Notitia Dignitatum*, Düsseldorf, 1969. On pourra compléter par R. Goodburn, P. Bartholomew (ed.), *Aspects of the Notitia Dignitatum, BAR* supp. ser. 15, 1976.

[411] On ne discutera pas ici du très complexe problème de la fin de la domination romaine en Bretagne, pour lequel on n'a pas encore de preuve formelle. Sur ce sujet, on verra S. Johnson, *op. cit.* et *Saxon Shore*. La thèse de J.-H. Ward, *The British sections of the Notitia Dignitatum : an alternative interpretation, Britannia*, IV, 1973, p. 253-263, qui croit à l'existence de défenses côtières dans la deuxième décennie du cinquième siècle n'a pour elle aucune évidence, ni aucune source.

[412] Telle était la thèse de D. White, *Litus saxonicum. The British Saxon Shore in scholarship and history*, Univ. of Wisconsin, 1961. Quant au nom même du *litus* (établi contre les Saxons ou en territoire peuplé de Saxons) l'accord semble se faire aujourd'hui pour penser que la première hypothèse est la bonne. Sur ce point, S. Johnson, *op. cit.* avec les remarques pertinentes de J. G. F. Hind, *Litus saxonicum. The meaning of Saxon Shore, Roman Frontier Studies, BAR* supp. ser. 71, 1980, p. 317-324, qui signale d'autres exemples de frontières où un adjectif qui qualifie une ethnie désigne un ennemi de Rome, et non une localisation géographique.

troisième siècle, des raids de Saxons dévastent les côtes de Gaule et de Bretagne; devant ces destructions, le pouvoir romain confie à Carausius le soin d'organiser la défense du littoral et de lutter contre les Barbares. Après de notables succès, celui-ci entre en dissidence, et se proclame empereur. Son successeur, Allectus, ne sera vaincu qu'après plusieurs années, par Constance Chlore[413]. Les raids saxons reprendront dans la seconde moitié du quatrième siècle, pour ne plus cesser[414].

Examinons d'abord la réalité archéologique du côté britannique : les fouilles ont permis de mettre au jour dix forts, situés depuis la côte d'East Anglia jusqu'aux abords de la rade de Portsmouth. Il s'agit, du nord au sud, de Brancaster, Burgh Castle, Walton Castle, Bradwell, Reculver, Richborough, Dover, Lympne, Pevensey, Portchester[415]. Tous ces forts ne sont pas de la même époque : ceux de Reculver et de Brancaster sont des bâtiments typiques du Haut-Empire, construits probablement dans la première moitié du troisième siècle[416], ce qui a parfois laissé penser que des raids saxons existaient dès cette période. En revanche, la plupart des autres fortifications sont moins aisées à dater : il s'agit pour quatre d'entre elles (Burgh, Walton, Bradwell, Richborough) de fortins à murs orthogonaux, avec des tours rondes saillantes, dont les bâtiments internes ne sont pas connus. A Douvres et Lympne, les forts sont pentagonaux, avec tours rondes externes. On a généralement retrouvé sur ces sites des monnaies du dernier quart du troisième siècle et du quatrième siècle. Mais des trouvailles, la plupart du temps effectuées en surface, ne permettent pas de proposer une datation précise et l'attribution de tous ces forts à

[413] Les sources littéraires et numismatiques sont relevées et étudiées par N. Shiel, *The episode of Carausius and Allectus : The litterary and numismatic evidence*, *BAR*, 40, Oxford, 1977. Voir aussi S. Johnson, *op. cit.*

[414] Voir S. Johnson, *Channel commands in the Notitia*, in Goodburn/Bartholomew, *op. cit.* p. 82-83, qui cite Ammien XVI, 4-5; XVII, 8,5; XVIII, 2,12; XVIII, 5,1; XXX, 7,8.

[415] Voir carte fig. 20.

[416] S. Johnson, *op. cit.*p. 34-37 et 44-48. Cf. aussi D. Edwards et C. Green, *The Saxon Shore fort and settlement at Brancaster*, *Saxon Shore*, p. 21-29. J.-C. Mann, *The Reculver inscription, a note*, *ibid.* p. 15. Brancaster est un fort de 190 m × 175 m environ, avec des tours internes quadrangulaires, un *interuallum*, des *Principia*; celui de Reculver, identique, mesure 180 m × 175 m. Là aussi les *Principia* sont connus.

Carausius n'est pas prouvée par les histogrammes monétaires. En outre, le fort tardif de Richborough semble bien avoir été fondé sur un remblai qui ne contenait aucun matériel de Carausius, ce qui tendrait à prouver que l'Empereur breton trouva le fort déjà construit. Enfin S. Johnson a fait remarquer que le succès quasi immédiat de Carausius dans sa lutte contre les Saxons exclut qu'il ait été l'inventeur du système, dont on pense de plus en plus qu'il existait avant lui[417]. Carausius, en effet, n'aurait pas eu le temps matériel de construire le *litus*.

Seul, peut-être, le fort de Portchester est attribuable à l'époque de Carausius. Il s'agit d'un grand ensemble quadrangulaire, avec des tours en U, deux portes principales situées dans un rentrant de l'enceinte, et flanquées de deux tours rectangulaires, construit probablement vers 285[418]. Quant à Pevensey, de forme générale ovale, il se pourrait que sa date de fondation fût située vers le milieu du quatrième siècle[419].

La partie britannique du *litus saxonicum* paraît donc être antérieure à l'époque même de Carausius. Loin d'être un système cohérent à l'origine, il s'agit d'un ensemble de fortifications qui s'est créé à mesure, en fonction des nécessités. La fin de l'occupation romaine dans ces édifices semble suggérer aussi que le système ne s'est pas écroulé d'un coup. On peut penser, en effet, que certains forts, notamment Reculver et Lympne, n'ont pas continué à être occupés après 360 ou 370[420], alors que les autres défenses avaient encore leur garnison.

Sur le continent, la situation paraît encore plus compliquée,

[417] Sur tous ces forts, voir les chapitres consacrés par S. Johnson, *op. cit.* Sur Burgh Castle, voir aussi S. Johnson, *Excavations by C. Green at Burgh Castle, Roman Frontier Studies, BAR*, supp. ser. 71, 1980, p. 315-332; sur Lympne, B. Cunliffe, *Excavations at the Roman fort at Lympne, Kent, 1976-1978, Britannia*, XI, 1980, p. 227-288. Sur la date du système, S. Johnson, *op. cit.*, 94-113.

[418] Sur Portchester, S. Johnson, *op. cit.* p. 59-62. Cf. B. Cunliffe, *The Saxon Shore : some problems and misconceptions, Saxon Shore*, p. 1-6.

[419] *Ibidem*. Notons que Pevensey ressemble plus à un site urbain qu'à un site militaire.

[420] Sur ces deux forts voir la bibliographie citée *supra*. La difficulté de dater la fin de cette occupation est illustrée par l'exemple de Portchester, dont on croyait, jusqu'à une date récente, qu'il n'avait pas été occupé après 369, hypothèse que les fouilles récentes viennent de ruiner. Quant à Pevensey, où l'on aurait trouvé des tuiles portant le nom d'Honorius, il s'agit sans doute de faux (cf. S. Johnson, *op. cit.* p. 59 et 145).

car il n'existe pas là de vestiges comparables à ceux de Grande Bretagne. De surcroît, les données de la *Notitia Dignitatum* ne laissent pas de compliquer des choses : si ce texte, pour les îles britanniques, parle d'un *comes litoris saxonici per Britannias*, il n'évoque pas cette simplicité pour le continent, mais atteste l'existence de forts «*in litore saxonico*», qui, en réalité, se trouvent en Belgique seconde, et d'un *dux tractus Armoricani et Neruicani*[421]. Or le territoire des *Neruii* est aussi situé en Belgique de sorte que l'articulation du commandement des forts de Belgique, «*in litore saxonico*» et des troupes du *dux tractus armoricani et Neruicani*, lui aussi en Belgique, se comprend mal. Nous savons certes par Eutrope que Carausius reçut un commandement sur les deux côtés de la Manche, ce que confirment d'ailleurs les données numismatiques; la *Notitia Dignitatum* nous a donc conservé la trace d'un état antérieur, remontant à la Tétrarchie, dans lequel les deux rives de la Manche étaient sous commandement unifié. Mais Eutrope, qui écrit dans la seconde moitié du quatrième siècle, parle d'un *tractus Belgicae et Armorici* : l'expression recouvre-t-elle une réalité déjà valable à la fin du troisième siècle ou s'agit-il d'un anachronisme? De cet ensemble de faits assez complexes, certains ont tiré l'idée que le *litus saxonicum*, d'abord unifié sous un commandement unique, avait été séparé en deux et réorganisé, sur le continent, dans le courant du quatrième siècle. A ce moment-là, un comte aurait remplacé le duc tétrarchique[422].

Le site le mieux connu et le mieux fouillé est sans doute celui d'Oudenbourg, en Belgique, près de Bruges. Les fouilles on révélé l'existence d'un *castellum* de 163 m × 46 m, dont trois états successifs ont été reconnus : Oudenbourg I, avait un rempart de terre et une palissade, qui remontait probablement à la moitié du troisième siècle : Oudenbourg II, en gazon et brandes, aurait été reconstruit vers la fin du troisième siècle (ou au tout début du quatrième). Oudenburg III est un fort en maçonnerie, avec des tours d'angles circulaires saillantes, probablement du milieu du quatrième siècle. Les occupations cimétériales descendent jusqu'au tout

[421] *Occ.* XXXVII.

[422] Voir S. Johnson *op. cit.* p. 143 sqq. *Idem, Channel commands, art. cit. supra.* n. 414. La situation est compliquée du fait que le commandant du *litus saxonicum*, en Bretagne, est un *comes*, non un *dux*, comme il serait normal pour des troupes de frontière.

début du cinquième siècle[423]. Quant au camp de Boulogne, il n'est actuellement connu que pour l'époque du Principat[424].

Les autres sites de la Manche, mentionnés dans la *Notitia*, n'ont que rarement été fouillés, quand même ils sont identifiés avec certitude. A Etaples, à l'embouchure de la Somme, où ont été découvertes des tuiles portant la marque CLSAM, identifiées comme celles de la *Cl(assis) Sam(arica)*, sans doute la *classis Sambrica* de la *Notitia Dignitatum*[425], les restes d'une fortification ont été trouvés sous le château actuel, au siècle dernier[426]. Plus à l'ouest, le seul site bien fouillé est celui d'Alet à l'embouchure de la Rance : il s'agit d'un fortin de forme générale ovale, avec un périmètre d'environ 180 m, qui domine l'estuaire. Sa construction est postérieure à 340-345[427].

D'autres fortifications ont été reconnues mais non datées : c'est le cas de la tour du Nunnery, à Alderney, très semblable aux tours de signalisation du Yorkshire, mais non datée[428]; c'est peut-être aussi le cas d'un éperon barré, entre Coutances et Granville, sur l'estuaire de la Sienne, que L. Langouet identifie comme le *castellum* de *Constantia*, signalé par la *Notitia Dignitatum*[429]. Enfin, à Brest, l'existence d'une fortification sous le château actuel

[423] J. Mertens, *Oudenburg and the northern section of the continental Litus saxonicum, Saxon Shore*, p. 51-62; *id. Recherches récentes sur le limes en Gaule Belgique, Roman Frontier Studies, op. cit.* p. 423-470. Signalons en outre que le fameux Brittenburg, situé à l'embouchure du vieux Rhin, mais aujourd'hui disparu, est identifié par certains comme un fortin, bien qu'il puisse s'agir d'un *horreum* fortifié (J. Mertens, *art. cit.* et S. Johnson, *op. cit.* p. 86-87).

[424] *Supra* p. 272 sqq.

[425] L'idée que la *Classis Sambrica* de la *Notitia* ne peut être une flotte sur la Meuse, où elle n'aurait d'ailleurs que peu d'intérêt, repose précisément sur la découverte des tuiles d'Etaples. D'où l'idée que l'appellation de *Classis Sambrica* est une erreur de copiste pour *Classis Samarica*. Cf. *supra* p. 278-279.

[426] C. Seillier, *The Gallic evidence. Boulogne and coastal defences in the 4th and 5th centuries, Saxon shore*, p. 37.

[427] L. Langouet, *Le site portuaire de Reginca dans la rade de Solidor à l'époque gallo-romaine, Les dossiers du centre régional archéologique d'Alet*, numéro spécial A, 1978, p. 21-22.

[428] D. E. Johnston, *The Gallic evidence, The Channel Islands, Saxon Shore*, p. 31-34. En revanche, le monument dit le « Pinnacle », à Jersey, ressemble bien plus à un *fanum* qu'à une fortification.

[429] L. Langouet et G. Josseaume, *Où se situait le castellum de Constantia mentionné dans la Notitia Dignitatum? Les dossiers du centre régional archéologique d'Alet*, 7, 1979, p. 3-9.

est connue, mais non datée; il s'agit sans doute, toutefois, d'un ouvrage du Bas-Empire[430].

Sur l'Atlantique, les fortifications – urbaines – de Vannes ou de Nantes, mentionnées dans la *Notitia* ne sont pas datées, pas plus que celles de Rouen, sur la Manche. Un possible *castellum* sous la citadelle de Blaye (*Blabia* de la *Notitia Dignitatum*), dans la Gironde, n'a jamais été découvert[431]. La plupart de ces fortifications sont généralement datées par les historiens des années 275-300. Aurelius Victor nous dit en effet que Probus répara ou érigea plus de 70 remparts en Gaule[432]. Il serait imprudent, sans aucun doute, d'attribuer toutes les constructions de l'ouest de la France à Probus; rien ne vient non plus attester que le système défensif a été organisé par Carausius dans cette partie du Continent. Plus probablement, on se contentera de penser que, comme en Bretagne, les forts dits du *litus saxonicum* sont une création progressive, effectuée sous l'empire de la nécessité[433]. Au demeurant, Carausius était-il maître de la Bretagne française?

L'étude des trésors monétaires montre que Carausius tenait tout le nord de la France, jusqu'à la Basse Seine, avec un atelier monétaire à Rouen, alors que son règne a laissé peu de traces en Bretagne française[434]. L'idée d'un système côtier étendu à l'origine sur tout le littoral de la Gaule repose, en fait, sur le passage d'Eutrope, déjà cité, dans lequel il est dit que le commandement de Carausius s'étendait «*per tractum Armoricani et Belgicae*». Mais comme le remarque avec pertinence S. Johnson, le terme d'*Armorica* désigne, chez César, toute la côte de la Loire à la Seine[435] : la notion de *tractus Armoricanus* peut ainsi s'appliquer à n'importe quelle portion de la côte entre ces deux fleuves, par exemple la

[430] R. Sanquer, *The Gallic evidence, The castellum at Brest, Saxon Shore*, p. 45-50. *Id. Bull. Soc. Arch. Finistère*, XCVIII, 1972, p. 43-53; *ibid*, CVII, 1979, p. 61. Signalons aussi une possible fortification à Coz-Yaudet-en Ploulec'h (Côtes du Nord) d'après R. Sanquer, *loc. cit.*

[431] Nous y avons pourtant trouvé, en nous promenant, d'incontestables fragments de sigillée rouge.

[432] Aurelius Victor XXXVII, 4.

[433] P. Galliou, *The defence of Armorica in the later Roman Empire : a tentative synthesis, Roman Frontier Studies, op. cit.* p. 397-422, notamment p. 413.

[434] N. Shiel, *op. cit.*

[435] Johnson, *Channel Command, art. cit.* p. 83, n. 29; cf. César, *BG* V, 53,6; VII; 75-4; VIII, 31,4.

Normandie, sans que la Bretagne française ait été incluse dans le système, ce que la répartition des trésors semble corroborer.

En revanche, l'idée d'un commandement d'abord étendu aux deux rives du Pas-de-Calais repose sur ce que nous savons des pouvoirs confiés à Carausius, et sur la mention dans la *Notitia* de forts «*in litore saxonico*» sur les côtes Gauloises de la Manche. Que cette charge ait été ensuite morcelée, et confiée, sur le Continent, au *dux tractus Armoricani* alors qu'on nommait un comte en Bretagne, est tout autant probable; D. van Berchem, suivi par D. Hoffmann et P. Galliou, date ce changement de Valentinien, sur la foi de plusieurs trouvailles monétaires, et l'idée qu'une réorganisation de l'Empire est en cours à ce moment[436]. S. Johnson fait de même, arguant du fait qu'en 370, les Saxons sont confrontés, sur le continent, aux troupes d'un Comte (non précisé), et non d'un Duc[437]. Faute de mieux, et faute de preuve, nous conserverons ces hypothèses, sans nous dissimuler leur fragilité, dans l'état actuel des connaissances.

L'histoire de la *Classis Britannica*, à partir du troisième siècle, est fort mal connue : nous savons que la flotte était en garnison à Douvres pendant le règne des Sévères, et que Septime l'utilisa encore dans ses opérations militaires[438]. Après quoi les sources se taisent, et nous n'entendons plus parler de flotte dans les eaux britanniques avant l'épisode de Carausius et d'Allectus. Remarquons tout de même au passage que l'existence d'une forte piraterie, dans la deuxième moitié du troisième siècle, qu'on peut déduire de l'installation de défenses côtières sur la côte est de l'Angleterre, doit correspondre à un affaiblissement relatif de la *Classis Britannica*.

A cet égard, l'épisode de Carausius est révélateur : les sources font état de son expérience de marin, mais n'indiquent pas qu'il

[436] D. van Berchem, *On some chapters of the Notitia Dignitatum relating to the Defence of Gaul and Britain*, *AJPh*, 1955 p. 138-147. D. Hoffmann, *Die Neutsetzung des Grenzschutzes am Rhein, an der gallischen Atlantikküste u. in Britannien unter Valentinian I. in 369*, *VIIIth Congress of Frontier Studies*, Cardiff, 1974, p. 168-173. P. Galliou, *art. cit.* p. 415. Mais de ce qu'on trouve des *solidi* de cette époque en Bretagne ne prouve pas nécessairement qu'ils étaient destinés à payer la solde des troupes!

[437] S. Johnson, *Channel Command*, *art. cit.* p. 91. Mais le comte en question (Ammien, XXVIII, 5,1) peut être tout autre que le *comes litoris Saxonici*.

[438] *Supra* p. 281 et 286. Sur les opérations sous Septime Sévère, voir *SHA*, *Vita Severi*, III, 14; Dion LXXVII, 13.

ait été officier dans la *Classis Britannica*; c'est pourtant à un tel officier qu'aurait dû être confiée la charge de lutter contre les pirates, si la fonction avait encore représenté quelque chose, à supposer qu'elle existât encore[439]. Bien plus, Aurelius Victor signale que Carausius fut chargé d'organiser la flotte (*parandae classi praefecere*), ce qui suppose que, si celle-ci existait encore puisqu'elle est mentionnée par les Panégyristes, elle était certainement en mauvais état opérationnel[440]. Enfin, l'enrôlement de commerçants Gaulois et de Barbares, ainsi que de nouvelles constructions navales supposent une restructuration de l'escadre, et un effort certain pour retrouver une puissance qui avait en partie disparu[441]. Ces préparatifs militaires furent couronnés de succès[442], et célébrés par des émissions monétaires, portant au revers le type de la galère, tout comme, plus tard, sous Allectus[443].

Il est donc incontestable que l'effort naval entrepris fut efficace; il existe à cela une raison simple, sans doute : Carausius bénéficiait de bonnes protections du côté terrestre, tant en Bretagne qu'en Gaule; ces défenses ne pouvaient vraisemblablement pas interdire tout débarquement ennemi, mais elles en limitaient certainement beaucoup les effets; il suffisait, dans ces conditions, de surveiller, avec la flotte, les deux rivages du Pas-de-Calais, pour intercepter les pirates, qui suivaient les côtes, les détruire, et leur interdire de la sorte de progresser vers l'ouest : en ce sens, le *litus saxonicum* est bien un véritable *limes*, où la marine jouait un rôle considérable[444]. On verra toutefois que cette activité de la *Classis Britannica* devait être de courte durée.

[439] Sur l'expérience navale de Carausius, voir Aurelius Victor, XXXIX, 20 : «*gubernandi (quo officio adolescentiam mercede exercuerat) gnarus habebatur*» : ce texte semble exclure que Carausius ait fait partie de la *Classis Britannica*.

[440] Aurelius Victor, *loc. cit.* Le Panégyriste de 297 (*Panégyristes latins*, éd. Budé, IV, 12,1) mentionne la présence de la flotte sans doute à Boulogne, pour la protection des Gaules : «*Abducta primum a fugiente pirata classe quae olim Gallias tuebatur*». On remarquera le «*olim*».

[441] *Ibid.* «*aedificatisque praeterea plurimis in nostrum modum nauibus... contractis ad dilectum mercatoribus Gallicanis, sollicitatis... copiis barbarorum*».

[442] Voir non seulement Aurelius Victor, *loc. cit.*, mais aussi les diverses émissions monétaires de Carausius célébrant la Paix, la Victoire, la Félicité des temps etc... Cf. N. Shiel, *op. cit.*

[443] *Ibid.* notamment planche J.

[444] Sur l'idée que les bateaux de Carausius et d'Allectus n'étaient pas des vaisseaux de guerre traditionnels, mais des bateaux plus petits, voir C. E. Dove, *The 1st*

Un cas particulier : le limes Pontique.

Les différents forts de Colchide, au nord-est de Trébizonde, sont considérés par certains auteurs comme un *limes* côtier, destiné à protéger le flanc septentrional du dispositif romain en Cappadoce[445]. De fait, le *Périple* d'Arrien, comme les fouilles soviétiques en Géorgie, permettent d'identifier un certain nombre de places fortes[446] : il est probable que les premiers établissements permanents, ceux d'Apsarus, de Sébastopolis, remontent à l'époque de Vespasien; celui de Phasis doit dater de la fin du premier siècle de notre ère; tous trois étaient vraisemblablement, à l'origine, des fortins de terre et de bois[447]. Quant à Pityunt, on y reconnaît un fort du Haut-Empire avec ses *Principia*, transformé au Bas-Empire, auquel vient s'accoler une enceinte urbaine. Plus au nord, existait aussi la forteresse de *Tracheia*, de plan rectangulaire, connue par Procope[448], celle de Mamai Kala, de date indéterminée, et celle de Baga[449], probablement romaine. En outre, quelques kilomètres au nord de Sébastopolis, existe une tour de garde, qui contenait des monnaies de Commode à Sévère; de même, à trois ou quatre kilomètres au nord de Pityunt, sont apparus, en 1957, des restes de murailles avec une tour circulaire. Le matériel recueilli va de la fin du deuxième au sixième siècle.

Sommes-nous donc là en présence d'un *limes*, comprenant des forts placés à des intervalles assez réguliers de 57/70 kilomè-

British navy, *Antiquity*, XLV, 1971, p. 15-20. On remarquera toutefois que les monnaies de Carausius et d'Allectus figurent bien des vaisseaux longs, armés d'un éperon. On ne saurait être beaucoup plus précis.

[445] T. B. Mitford, *Cappadocia and Armenia Minor : Historical setting of the Limes*, *ANRW*, II, 7.2, p. 1169-1228.

[446] Voir V. A. Lekvinadze, *The Pontic Limes*, *VDI*, 108, 1969, p. 81 sqq (en russe) dont les renseignements suivants sont tirés.

[447] Apsarus est un rectangle de 194 m × 245 m. Mais le *castellum* décrit par Lekvinadze, avec des tours saillantes rectangulaires ou en U est sans aucun doute plus tardif. Le plan de Phasis, publié au début du dix-neuvième siècle, est celui d'un fortin carré de 200 pas, avec des tours externes circulaires, sans doute aussi du Bas-Empire. A Sébastopolis, seule une partie du fort a été retrouvée : diverses étapes dans la construction ont été mises en lumière; l'état visible est celui de la fin du deuxième siècle, ou du début du troisième, avec des remaniements postérieurs. Un autre fort, plus petit, daterait de Justinien.

[448] Procope VIII, IX.

[449] Anon. *Périple*, 58.

tres, avec des tours de guet entre ces fortins? On l'a prétendu, comparant même le système à celui des côtes du Cumberland[450]. L'intérêt de cette ligne de défense aurait été non seulement de protéger la navigation de cabotage, en offrant aux marins des escales sûres, mais aussi de protéger le flanc nord du dispositif romain en Cappadoce. On ne sait pas très bien, en réalité, de quel côté est tourné ce système : vers la terre, peuplée de tribus mal soumises, en principe alliées de l'Empire, mais au contact des peuples du Caucase; ou vers la mer, dominée par la flotte romaine, mais ouverte à des peuples non romains, parfois hostiles et capables de se livrer à des opérations de pillage?

Ces forts, somme toute bien isolés, et construits d'ailleurs petit à petit, en fonction des circonstances, ne sont pas tout à fait comparables au système des côtes du Cumberland, ni même au *litus saxonicum* : ils ne protègent pas vraiment un territoire côtier, au demeurant non romanisé, et ouvert aux incursions du côté de la terre. En revanche, le dispositif protège bien le flanc du *limes* de Cappadoce en empêchant un ennemi éventuel, venu du nord-est, de s'infiltrer à l'endroit où la frontière rejoint la côte.

Sur ce point, en effet, le *limes* pontique joue un rôle dans la couverture du *limes* de Cappadoce : en témoigne la carrière de *M. Valerius Maximianus, praepositus orae gentium Ponti Polemoniani*, pendant l'expédition pontique de L. Verus. La charge qui lui fut confiée alors consistait, comme le souligne H.-G. Pflaum, à interdire toute pénétration des peuples du Caucase vers le port de *Trapezus*, indispensable base arrière du dispositif romain en Cappadoce, et à empêcher que des troubles éclatent dans cette région de grand intérêt stratégique, à un moment où l'armée se trouvait occupée par son offensive[451]. La précaution n'était pas aussi superflue qu'on pourrait le croire puisqu'Arrien signale, lors de son Périple, que les peuplades de ces régions refusent alors de payer le tribut et s'adonnent au pillage[452].

Le système pontique est donc bien une route stratégique fortifiée en même temps qu'un système de points d'appui pour la navigation, comme l'atteste le Périple d'Arrien, une ligne de comptoirs commerciaux, sans profondeur territoriale, et un foyer de romani-

[450] Mitford, *loc. cit.*
[451] *AE* 1956, 124. Pflaum, *Carrières*, p. 480-481.
[452] Arrien, *Periplus Ponti Euxini*, 15.

sation. Certes la défense globale des côtes du Pont Euxin, particulièrement celles du Pont Polémoniaque, s'appuie sur ce «*limes*», dans la mesure où il contrôle une partie du littoral, offre des relais à la flotte, et interdit le passage à des bandes pirates. Il est clair, toutefois, qu'il s'agit là d'un système bien particulier, unique, apparemment, dans le monde romain, dans lequel la présence navale joue un rôle considérable, à la différence du système du Cumberland.

* * *

On aurait tort d'opposer trop catégoriquement, un «bon» système de protection côtière, fondé sur la puissance active de la flotte, à un «mauvais», fondé sur la construction de défenses terrestres passives. S'il est clair que les patrouilles maritimes fréquentes des escadres romaines ont assuré à l'Empire une bonne protection contre des incursions de pirates, surtout en Méditerranée, un tel système ne pouvait suffire sur les mers extérieures, même sous le Haut-Empire : ces zones constituaient, en effet, la frontière maritime de Rome, dont la défense fut confiée, selon les endroits, partie à la flotte, et partie aux fortifications littorales; rarement, en effet, on voit la conjonction des deux, pendant le Principat comme par la suite.

Si le Bas-Empire a construit un *limes* fortifié, celui du *litus Saxonicum*, on ne saurait y voir le fruit d'une politique généralisée. Il est faux de prétendre que le «Saxon Shore» fut la seule frontière maritime de Rome, on l'a vu; mais il serait tout aussi erroné de penser que les rivages de l'Empire se hérissent alors de fortifications continues; bien des côtes, même en Bretagne, n'en étaient pas pourvues.

Il est en outre bien difficile de croire, comme le suggérait C. Starr[453], que cette politique résultait d'un affaiblissement considérable de la marine sous Dioclétien, au moins dans le cas de la flotte britannique, puisque, on l'a vu, la flotte de Carausius a joué un rôle non négligeable dans l'assainissement de la situation. C'est vers le début ou le milieu du quatrième siècle seulement, en Bretagne seulement, que disparaissent les grandes escadres, encore

[453] *Coastal defence, art. cit.* p. 69.

qu'elles soient parfois remplacées par des flottilles qui jouent leur rôle dans la protection du littoral[454].

Quant à la Méditerranée, elle n'est guère fortifiée et la défense de ses côtes est globale plus que ponctuelle, dans la mesure où elle n'est pas régulièrement menacée avant le Bas-Empire. Curieusement d'ailleurs, les seules défenses littorales qu'on lui connaisse remontent au premier siècle de notre ère; encore l'attention des *praefecti orae maritimae* devait-elle être plus tournée vers le brigandage venu de l'intérieur que vers celui venu de la mer, sauf cas exceptionnels.

Pour avoir été plus menacée, la Méditerranée du Bas-Empire n'a pas été plus fortifiée; nous avons déjà noté, en effet, que les ports ne semblaient pas avoir été entourés de murailles avant le haut Moyen-Age. C'est que, jusqu'à l'invasion Vandale, la défense de la Méditerranée se faisait sur les mers extérieures et sur le *limes*. La coupure en deux du bassin méditerranéen, due aux conquêtes de Genséric, a peut-être changé cet état de choses : c'est en 440, en effet, qu'une *Novelle* de Valentinien organise la défense du littoral, en créant des *praesidia*[455]. Encore s'agit-il d'une mesure limitée à l'Italie, dont nous ne savons pas si elle a réellement été

[454] Il ne faut pas, au demeurant, mépriser à l'excès le rôle de ces flottilles sous le fallacieux prétexte qu'il ne s'agit pas de véritables escadres : elles jouaient leur rôle en interdisant les infiltrations quotidiennes de petits groupes, ce que des bâtiments plus gros, moins nombreux, faisaient avec moins de facilité, et à un coût plus élevé. Un exemple, tiré de l'histoire de la seconde guerre mondiale fournit un bon point de comparaison : en 1940, en effet, alors que l'Angleterre est menacée d'une invasion par mer, on rassemble dans le Pas-de Calais tous les petits bateaux civils disponibles (barques, voiliers etc) et on les arme avec quelques matelots dont la fonction est de passer la nuit en mer, non loin de la côte, et de servir d'alerte en cas d'infiltrations allemandes. La Royal Navy est pourtant alors souveraine, et domine largement sur mer. Cet exemple montre bien que la protection d'une côte peut être assurée, au moins partiellement, par de très petits bâtiments, face à une menace de faible intensité, sans qu'on doive conclure à la carence de la marine qui emploie ce procédé (Cf. D. Cobb, *Anti invasion patrols, 1940, The Mariner's Mirror*, 66, 1980, p. 71-72). Au demeurant, même face à une menace majeure, l'usage de barques peut être efficace : lorsque les Anglais, en 1684, voulurent, avec une flotte très puissante qui bloquait la rade de Brest, débarquer des troupes dans les criques du Finistère, Vauban, qui commandait la place, arma de grandes barques, montées par des fusiliers et des grenadiers qu'il posta dans tous les secteurs de la côte où l'ennemi pouvait débarquer. Son entreprise, malgré la supériorité navale anglaise, fut couronnée de succès (Ch. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, 1909-1932, VI, p. 188).

[455] *Nov. Val.* III, IX.

appliquée, puisque la réalité archéologique nous fait défaut. On voit, en somme, combien la politique de Rome a été variée, en matière de défense côtière : les circonstances l'ont guidée et les solutions employées ont été diverses, répondant ponctuellement aux menaces qui pesaient sur la sécurité des rivages de l'Empire. Lorsque des défauts ou des lacunes sont apparus, ils résultaient plus, bien souvent, d'un état de faiblesse globale, comme c'est le cas à certains moments du quatrième siècle ou au cinquième, que d'une incohérence spécifique de la politique navale, ou d'un manque de conscience typiquement romain pour les choses de la mer.

Missions de service public

Les voyages officiels.

L'une des missions traditionnelles des flottes, en temps de paix, est de fournir aux personnages officiels un moyen de transport lui aussi officiel. Il n'est pas d'usage, en effet, qu'un magistrat ou un chef d'état se déplace sans la pompe due à son rang, et sans un minimum de protection, condition qu'en mer un vaisseau de commerce ne peut fournir, à supposer même qu'il soit légal de le réquisitionner à cet effet. C'est pourquoi, dans l'Antiquité romaine comme de tout temps, les personnages de haut rang, à commencer par l'Empereur lui-même, se déplaçaient généralement, sauf exception due à des circonstances particulières, sur des bateaux longs; ceux-ci étaient en permanence à disposition, et pouvaient se rendre là où c'était nécessaire, ce qui n'était évidemment pas le cas des navires de charge, qui appartenaient à des particuliers, et qui étaient donc soumis aux impératifs des circuits commerciaux. En outre, les galères sont moins tributaires des vents, et fournissent de surcroît au personnage qui se déplace un apparat particulier, qui tourne en général à la démonstration de force et de prestige.

Les exemples de tels voyages sont nombreux; sans relever ceux de la République, nous en citerons quelques uns, parmi les plus connus, qui concernent notre période. En 14 avant notre ère, Agrippa, en tournée d'inspection sur les côtes orientales, particulièrement en Asie, se fait accompagner par une flotte de guerre[456].

[456] Josèphe, *AJ* XVI, 21 sqq.

Il en profite pour relâcher un peu partout et visiter de nombreuses villes, assurant ainsi une présence de l'Etat, avec toute sa pompe, dans ces régions. En 18 après J.-C., Germanicus effectue une semblable tournée, qui le mène des côtes Dalmates à la Grèce, le Pont-Euxin, l'Asie Mineure, Rhodes, l'Egypte[457]. Ses bateaux, évidemment des vaisseaux longs, ramèneront ses cendres en Italie, après sa mort[458]. Gaius, se rendant en Egypte, prend la route côtière, à bord de galères, et aborde sur tous les points de la côte d'Asie Mineure. Philon, qui narre ce voyage, explique que l'Empereur, dont les goûts de luxe sont bien connus, avait un besoin particulier de provisions et de divertissements, qu'une navigation hauturière n'aurait pu lui procurer[459]. Mais ces reproches, traditionnels quand il s'agit de Caligula, paraissent bien suspects : comme d'autres empereurs, Gaius a probablement voulu profiter de son voyage pour inspecter diverses provinces et provoquer des manifestations d'attachement et de zèle envers sa personne. Quoi de plus normal, dans ces conditions, que de se montrer dans un équipage glorieux, au milieu d'une escadre puissante?

Ce sont des bateaux de la flotte de Misène qui escortent Calpurnius Asprenas, gouverneur de Cilicie[460]; c'est sur des galères que Vespasien, acclamé Empereur, se rend de Rhodes en Italie, profitant de l'occasion pour effectuer un véritable voyage triomphal partout où il aborde, bonne occasion pour affermir la fidélité des provinces envers le tout nouveau souverain[461]. Trajan, se rendant en Syrie pour ouvrir la guerre contre les Parthes, voyage sur une quadrière[462]. Les nombreux déplacements qu'effectua Hadrien à travers l'Empire, pour des motifs semblables, ne peuvent pas s'être faits sans le concours des flottes[463].

Même des hauts magistrats effectuent leurs tournées d'inspection sur des vaisseaux de guerre : en témoigne le Périple d'Arrien, le long des côtes du Pont-Euxin[464]. Parfois même, les dépla-

[457] Tacite, *Ann.* II, 53 sqq.
[458] Tacite, *Ann.* III, 1.
[459] Philon, *Leg. ad Gaium*, 250-252.
[460] Tacite, *Hist.* II, 9.
[461] Josèphe, *BJ* VII, 2.
[462] *Supra* p. 374.
[463] Exception, toutefois, en 129 : Hadrien voyage dans les Cyclades sur un bateau d'Ephèse (G. Dittenberger, *Sylloge Inscriptionum Graecarum*, Leipzig, 1917³, III, 838).
[464] Un passage du *Digeste* I, XVI, nous apprend que le proconsul d'Asie devait

cements des Grands sur les navires de la flotte n'ont d'autre but que le divertissement : Agrippine aimait tellement ce type de croisière, sur un vaisseau luxueux, que Néron, pour la faire périr, songea à saboter le bateau[465].

Un grand décorum était déployé lors de ces «processions» navales, qui avaient en outre l'intérêt d'effectuer des «visites de courtoisie» et de montrer le pavillon, missions dont les marins sont toujours friands, et dont l'intérêt politique est évident[466]. En outre, on y trouvait divers avantages : la sûreté de la navigation côtière, qui permettait de voyager même en hiver[467], et la possibilité de ne pas embarquer trop de vivres puisqu'on faisait de fréquentes étapes. L'inconvénient de tels voyages était en revanche leur lenteur, rançon normale du cabotage.

Les flottes et le cursus publicus.

C. Starr affirmait que les bateaux de guerre portaient les ordres de l'Empereur et les nouvelles officielles dans l'ensemble de l'Empire[468]. Il est vrai que Suétone (*Vespasien* VIII,3) parle des marins qui font à tour de rôle, à pied, le trajet de Pouzzoles à Rome. En outre, diverses inscriptions signalent l'existence de marins au nord de Rome, pendant le second siècle, entre la capitale et *Centumcellae*, sur le site probable de *uillae* impériales et notamment à Lorium, ainsi qu'à Tibur. On en a donc généralement conclu que les marins servaient de courriers[469]. En revanche, H.-G. Pflaum, dans son bel essai sur le *cursus publicus*, est resté totalement muet sur le rôle éventuel que les flottes pouvaient tenir dans le système[470]. La raison, semble-t-il, en est bien simple : il n'existe à peu près aucun document qui puisse prouver que les dépêches de l'Etat étaient transmises par les soins des escadres militaires.

arriver à Ephèse par mer. Sans doute voyageait-il sur des navires de guerre, sans quoi l'Edit se comprendrait mal.

[465] Tacite, *Ann* XIV, 4,3.

[466] J. Rougé, *Voyages officiels en Méditerranée orientale à la fin de la République et au premier siècle de l'Empire*, *REA*, LV, 1953, p. 294-300.

[467] *Supra* n. 458.

[468] *Starr* p. 18 et 177.

[469] *CIL* XI, 3736-3737, 3735, 3719, 2606. *Supra* p. 203.

[470] H.-G. Pflaum, *Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire romain, Mémoires de l'académie des inscriptions et belles lettres*, 14, 1940, p. 189-391.

Le silence des sources paraît à première vue bien étrange : on sait, en effet, qu'Auguste avait créé le système de la poste impériale, pour l'acheminement des missives importantes qui concernaient directement le service de l'Empereur, à l'exclusion des dépêches d'administration ordinaire, et, a fortiori, des lettres privées[471]. Le *cursus publicus*, peu à peu perfectionné, finit par se militariser presque totalement avec Septime Sévère[472]. H.-G. Pflaum a bien montré que les courriers pouvaient faire usage de véhicules officiels, dont la charge incombait d'abord aux cités, puis à l'Etat lui-même, mais à condition d'être munis de *diplomata*, délivrés par l'Empereur avec une grande parcimonie[473]. Il s'agissait ainsi non d'un service de courriers réguliers, mais de missions particulières, effectuées en fonction des circonstances.

Or il est clair que les messagers du *cursus publicus* devaient assez souvent voyager par mer. H.-G. Pflaum cite des exemples, où il semble exclure totalement cette possibilité, mais nous nous garderons de soucrire sur ce point à son jugement : évoquant, en effet, la transmission de la nouvelle de l'avènement de Pertinax au trône, le 1er janvier 193, connue à Alexandrie le 6 mars, il suppose que le messager a fait le détour par le fond de l'Adriatique, et a suivi uniquement la route de terre, par Nicomédie et Antioche[474]; même l'hiver une telle route est invraisemblable, étant donné l'importance politique de la nouvelle; en outre H.-G. Pflaum s'est trompé dans ses calculs, ce qui fausse légèrement la moyenne qu'il propose; on doit, pour un tel voyage, estimer une moyenne de 90 kilomètres par jour, ce qui, en plein hiver, sur des routes enneigées, au milieu de montagnes, est considérable[475]. Il fallait donc prendre la mer pour ce genre de voyage, et la nécessité était encore plus grande quand on devait porter une nouvelle en Afrique, puisqu'il était hors de question d'effectuer le périple de terre. L'été, naturellement, la voie d'eau était bien plus rapide; non qu'on ait systématiquement recherché la rapidité : U. Wilcken a

471 Suétone, *Auguste* XLIX-L.

472 H. G. Pflaum, *op. cit.* chap. V.

473 *Id.* p. 233-236.

474 *Id.* p. 385.

475 H. G. Pflaum propose, en effet, un total de 3177 m.p. Or *l'Itinéraire Antonin* donne pour le même trajet 3433 m.p., soit une moyenne de 54 m.p. pendant 63 jours, soit 90 km (*It. Antonini*, 123-124). N'oublions pas qu'il fallait traverser tout l'Illyricum, les Carpathes, l'Anatolie, régions très enneigées l'hiver.

relevé un certain nombre de cas où la mort des empereurs était connue assez tardivement en Egypte[476]; la fonction du *cursus publicus*, comme H.-G. Pflaum l'a d'ailleurs souligné, n'était pas d'acheminer les nouvelles rapidement, mais sûrement[477]. Mais il nous suffit de constater que l'usage de navires était quelquefois indispensable. Dans ces conditions, quels types de bateaux servaient au transport des nouvelles acheminées par le *cursus publicus* : bâtiments de commerce, de guerre, ou service spécial?

L'existence d'un service particulier de poste navale a été supposée par Huelsen à la suite de la découverte d'une inscription, près d'Ostie, d'un *procurator pugillationis et ad naues uagas*[478]. Le terme de *pugillatio* évoque l'idée de missive, de courrier, mais Th. Mommsen, d'ailleurs sans explication, a suggéré l'hypothèse que ce fonctionnaire, qui devint ensuite *procurator annonae* à Ostie, avait surtout pour fonction d'enregistrer le mouvement des bateaux de commerce, hypothèse qui a été reprise depuis[479]. De toute façon l'inscription est peu claire.

L'existence d'une poste navale, en revanche, semble corroborée par une épitaphe de Tenos, dédiée à un *praefectus tesserariarum in Asia nauium*[480]. Nous avons vu ce qu'il fallait penser de ce type de navire : les flottes avaient à leur disposition des courriers pour l'annonce des convois de l'annone; ils pouvaient à la rigueur porter des lettres[481]. Enfin, la présence, dans les Cyclades, de ce préfet à un relais entre l'Orient et l'Occident, peut laisser penser

[476] U. Wilcken, *Griechische Ostraka*, Leipzig, Berlin, 1899, p. 799 sqq.

[477] H.-G. Pflaum p. 387. Sur la rapidité du courrier antique voir aussi A. M. Ramsay, *The Speed of the Roman imperial post*, *JRS*, XV, 1925, p. 60-74 (article contestable). Des solutions techniques qui existaient n'ont guère été employées de façon systématique; cf. R. Rebuffat, *Végèce et le télégraphe Chappe*, *MEFRA*, 90, 1978, p. 829-861. On peut toutefois contester l'idée de H. G. Pflaum, selon laquelle la fonction du *cursus publicus* n'était pas d'acheminer les nouvelles avec une rapidité particulière : quand Pline veut faire connaître à Trajan une nouvelle urgente, il utilise la poste officielle (*Epist*. X,64).

[478] *CIL* XIV,2045 (= *Bull. Ist.* 1875, p. 12). A noter qu'il s'agit d'un affranchi d'Hadrien, réformation du *cursus publicus*.

[479] *Pugillatio* = tablettes (Sénèque, *Epist*. XV, 6; *Epist*. I,6 et VI,5; Suétone, *Aug*. I. Cf. Th. Mommsen, *Le droit public romain*, Paris, 1896, V, p. 328 n. 1. Même opinion dans J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 236-237; H. Pavis d'Escurac, *La préfecture de l'annone, Service administratif impérial d'Auguste à Constantin*, *BEFAR*, n° 226, Rome 1976, p. 117. G. W. Houston, *loc. cit. supra*.

[480] *IG* XII,5,941. Cf. O. Hirschfeld, *Jahresbericht*, V, 1902, p. 149 sqq.

[481] *Supra* p. 400.

qu'existait là un «service postal» complémentaire du *cursus publicus*, d'autant, on l'a vu, que les flottes de guerre parcouraient fréquemment cette ligne maritime[482].

Cette hypothèse serait toutefois beaucoup plus convaincante si nous possédions d'autres inscriptions identiques. Un tel service, en effet, aurait sûrement laissé des traces, tout comme le *cursus publicus* terrestre. Bien plus, le *Code Théodosien* ignore totalement la question des postes maritimes, ce qui laisse supposer, non que le courrier officiel ne voyageait jamais par mer, on l'a vu, mais que seul le *cursus publicus* terrestre était organisé[483]. Il est probable, dans ces conditions, qu'il n'existait pas de véritable poste navale.

Il fallait donc utiliser les services, soit des bateaux de commerce, soit des bâtiments de guerre. La seconde hypothèse semble plus rationnelle : dans la mesure où l'Empire s'était soucié de créer à terre un sytème postal, il semble qu'il aurait été normal de confier aux flottes de l'Etat l'acheminement sur mer du courrier officiel et urgent. Il est probable, d'ailleurs, que, dans bien des cas, les galères romaines ont joué ce rôle.

Cette hypothèse, toutefois, ne repose sur aucune preuve concrète. Bien plus, elle a contre elle un argument impérieux : nous avons remarqué, en effet, que les ports militaires, au moins sous le Haut-Empire, mais certainement jusqu'au cinquième siècle, n'étaient pas nécessairement situés dans les grandes villes du monde romain. C'est le cas, tout particulièrement, de villes comme Brindes et Dyrrachium, têtes de pont de la *uia Egnatia*, que les courriers du *cursus publicus* devaient fréquemment emprunter. C'est le cas aussi de Carthage, capitale de l'*Africa*, où nous ne connaissons pas de port militaire avant l'époque vandale. Dans ces conditions, il semble très vraisemblable qu'il revenait aux bateaux de commerce de porter les nouvelles, y compris celles de l'Etat : il n'y avait pas assez de bâtiments de guerre pour qu'on pût les disposer dans tous les ports importants, et d'ailleurs les déplacer continuellement eût été trop coûteux. On peut supposer, en revanche, que les courriers, grâce à leurs *diplomata*, pouvaient, sinon réquisitionner des bateaux, du moins obtenir facilement un embarquement, le trafic commercial étant suffisamment impor-

[482] *Supra* p. 374 sqq. *Starr* p. 177.
[483] *Code Théodosien* VIII, 5.

tant[484]. Seules les nouvelles d'intérêt stratégique étaient, peut-être, acheminées par la marine de l'Etat. Quant aux marins détachés au service des Empereurs, dans les *uillae* de bord de mer, ils ne servaient que de plantons.

Le dispositif devait avoir quelque inconvénient, notamment en hiver, quand très peu de bateaux circulaient. Il était toutefois infiniment moins onéreux que l'entretien d'une flotte *ad hoc*, ou même que l'usage permanent de bateaux de guerre, dont toute croisière coûte cher[485].

Les jeux de l'amphithéâtre.

L'*Histoire Auguste, Vita Commodi*, XV,6, nous apprend que des matelots, à Rome, étaient employés au Colisée pour la manœuvre du *uelum* qui protégeait les spectateurs du soleil. De fait, l'amphitéâtre Flavien, comme d'ailleurs bien d'autres ouvrages du même type, laisse voir des trous de poteau destinés à recevoir les mâts qui supportaient le *uelum*. Cette tâche très subalterne et très secondaire par rapport aux missions strictement militaires, dont nous espérons avoir montré l'importance, a toutefois été assez souvent magnifiée, comme si les jeux avaient été la raison d'être de l'existence des marins. Il s'agit là, évidemment d'une exagération manifeste.

En dehors de ce service, peut-être confié à la flotte de Misène, qui avait ses quartiers près du Colisée[486], les marins s'occupaient aussi, probablement, de la Naumachie du Trastevere, située non loin de la caserne des Ravennates[487]. Le grand spectacle naval monté par Claude, en 52, avant l'assèchement du lac Fucin employa bien évidemment des soldats des flottes italiennes, bien que le rôle principal ait été tenu par des gladiateurs et des condam-

[484] Même opinion dans J. Le Gall, *op. cit.*

[485] Il ne semble pas que le problème de l'acheminement par mer des nouvelles dans le monde romain ait jamais été posé. On n'en trouve en effet aucune trace, notamment dans l'article de M. Amy, *Les moyens de communication et la défense de l'Empire romain, La Parola del Passato*, 1965, p. 207-222. On ne sait pas bien, toutefois, ce que sont exactement les marins au service du *cursus publicus* (ἔτι μὴν καὶ ἀλιαδιτῶν ὑπηρετουμένων τῷ δημοσίῳ δρόμῳ) mentionnés par *P.Pan.* (Beatty) II,275 : matelots privés qui agissent pour le compte de l'Etat, ou militaires?

[486] *Supra* p. 203. *Kienast* p. 74-75. *Starr* p. 20.

[487] Voir *supra* p. 203. Sur la Naumachie d'Auguste, G. Lugli, *I monumenti antichi di Roma e suburbio*, III, 1938, p. 643. *Kienast* p. 75.

nés[488]. Les marins participaient donc aux divertissements impériaux, mais de façon évidemment très accessoire, au même titre que d'autres corps de troupes[489].

Un rôle de police?

Les flottes ont pu aussi, en cas de nécessité, être utilisées pour rétablir l'ordre : des trirèmes qui se trouvent à Brindes, sous Tibère, répriment une révolte servile; de même, sous Philippe l'Arabe, un détachement de marins ravennates rétablit l'ordre troublé par des brigands sur la *uia Flaminia*, dans la région d'Urbino[490] : témoignages rares, mais précieux, du fait que les matelots, comme les autres troupes, pouvaient être amenés, en cas de troubles, à restaurer une sécurité menacée.

La présence, à Rome même, de soldats de marine, peut s'expliquer de diverses façons : s'il est peu probable que la flotte ait encore disposé d'un port permanent dans la Ville, qui avait perdu son rôle naval, il est vraisemblable, en revanche, que les matelots recevaient, dans la capitale, des tâches de service public diverses. Etant stationnés en Italie, ils pouvaient, plus facilement que des soldats de l'armée de terre, renforcer la garnison de Rome : ils sont d'ailleurs casernés avec les prétoriens au moins jusque sous Claude, puisqu'à l'avènement de celui-ci on les trouve dans le camp des prétoriens, selon un témoignage de Josèphe[491]. Plus tard, sans doute à partir des Flaviens, les deux détachements des Misénates et des Ravennates sont séparés, et prennent leurs quartiers dans des *castra* particuliers[492]. C'est d'ailleurs peut-être à cette occasion que les deux flottes italiennes prennent le titre de *praetoria*[493]. Leur présence à Rome devait évidemment servir à renforcer la garde. On se gardera toutefois de généraliser ce rôle poli-

[488] Tacite, *Ann.* XII, 56-57; Suétone, *Claude*, XII, 6. Cf. Bernert, *Naumachie*, *PW*, XVI, 1935, col. 1970-4. M. Bollini, *Antichità classiarie*, *op. cit.* p. 25. *CIL* IX, 3891-3892 mentionnent deux marins de Ravenne et Misène dont la stèle funéraire se trouve au bord du lac Fucin. Pour M. Bollini, *loc. cit.* les inscriptions se rapporteraient à la Naumachie de Claude. On ne peut certes rien dire pour la seconde, mais la première, qui mentionne la *classis praetoria Misenensis* ne peut, à cause du titre, être antérieure aux Flaviens.

[489] Liste de ces soldats sous Caracalla dans *CIL* VI, 1063-1064.

[490] *NS* 1896 p. 228.

[491] Josèphe, *AJ* XIX, 253.

[492] *Supra* p. 203.

[493] *Infra* p. 516 sqq. *Kienast* p. 74-75.

cier : il était limité à la capitale, et n'était probablement pas quotidien, les tâches subalternes étant du ressort des Vigiles. On ne croira pas non plus que les Empereurs ont maintenu sur pied de guerre une flotte à Ravenne, et une à Misène, bases assez éloignées de la Ville, pour l'époque, à seule fin d'envoyer des détachements de marins exercer la police à Rome. Il convient, sur ce point, de réagir contre une tendance des historiens à magnifier ce rôle subalterne, pour lequel les escadres italiennes n'avaient évidemment pas été créées.

Missions économiques. Fonction édilitaire.

A la différence de l'armée de terre, dont certaines unités ont laissé de nombreuses traces de leur intervention dans la vie quotidienne de leur pays de garnison, et dans sa mise en valeur économique, on ne voit presque jamais la marine exercer des tâches identiques[494]. Il s'agit probablement, toutefois, d'une lacune de nos sources, infiniment plus pauvres à l'égard de la marine que de l'armée de terre, surtout quand il s'agit des flottes provinciales, certainement plus occupées à des tâches de ce type. Toutefois, de rares exemples épigraphiques viennent attester que les escadres romaines jouaient, elles-aussi, un rôle dans la mise en valeur de l'Empire.

On peut certes négliger la construction du mur d'Hadrien, par la *Classis Britannica* à côté des autres corps de troupes, corvée de nature purement militaire[495]. Mais on voit les marins intervenir à Bougie dans la construction d'un aqueduc sous Antonin[496]. On les voit aussi exploiter les mines de fer de la côte sud de l'Angleterre, où de nombreuses tuiles attestent leur présence[497]. Nul doute que, partout où ils tenaient garnison, les soldats de marine, comme ceux de l'armée de terre, participaient à la mise en valeur économique de leur province, se mêlaient à la population, par mariage, contribuant eux aussi pour leur part, à la romanisation de l'Empire autant qu'à sa défense. L'étude de ce phénomène est malheureusement impossible, en l'absence de documents nombreux.

[494] Voir par exemple, P. Le Roux, *L'armée romaine, op. cit. Id. L'armée de la péninsule ibérique et la vie économique sous le Haut-Empire, Armées et fiscalité dans le monde antique*, CNRS, Paris, 1977, p. 341-372.

[495] *CIL* VII, 864 et 970.

[496] *CIL* VIII, 2728.

[497] *Supra* p. 281-282.

QUATRIÈME PARTIE

LES POLITIQUES NAVALES DE L'EMPIRE ROMAIN

LA SITUATION DE LA MARINE AU DERNIER SIÈCLE DE LA RÉPUBLIQUE

Bien que nous manquions encore d'une bonne étude d'ensemble sur la marine militaire au dernier siècle de la République romaine, il est indispensable, pour comprendre les bouleversements introduits par Auguste et ses successeurs dans l'institution navale, d'examiner, même brièvement, ce que nous pouvons savoir de l'évolution des armées de mer depuis les années 100 avant J.-C. – jusqu'aux dernières guerres civiles[1].

Tous les historiens ont volontiers souligné la diminution progressive de la puissance navale romaine, dans le courant du second siècle de notre ère, et la volonté du Sénat de détruire les marines orientales, sans les remplacer[2]: l'affaiblissement des royaumes hellénistiques, notamment de la Syrie, dont la flotte se vit interdire, en 188, de dépasser le cap Sarpédon, le lent déclin de Rhodes, et la disparition de la marine de Pergame, après 133, contribuèrent à l'émergence d'une piraterie qui devait devenir endémique et menacer, au premier siècle, la liberté de la naviga-

[1] L'étude de J. H. Thiel, *History of the Roman sea-power in Republican times*, Amsterdam, 1946, s'arrête après la troisième guerre de Macédoine. On peut citer un article, toujours utilisable, de J. Kromayer, *Die Entwicklung der römischen Flotte vom Seeräuberkriege des Pompeius bis zum Schlacht von Actium, Philologus*, 56, 1897, p. 426-491, qui examine seulement le nombre des vaisseaux mobilisés pendant la période considérée. Naturellement, la plupart des travaux consacrés à la fin de la République font une place plus ou moins importante à la question navale, mais se contentent presque toujours d'évoquer l'incurie sénatoriale en matière maritime, et la disparition totale d'une flotte de guerre. *Starr* p. 1-10 a brièvement traité de la question, tout comme J. Harmand, *L'armée et le soldat à Rome de 107 à 50 avant notre ère*, Paris, 1967, p. 213-222.

[2] Une liste exhaustive serait trop longue; nous renvoyons au bon état de la question dressé par A. N. Sherwin-White, *Rome, Pamphylia and Cilicia, 133-70 B.C., JRS* LXVI, 1976, p.1-14. Voir ausi J.-L. Ferrary, in *Rome et la conquête du monde méditerranéen*, 2, *Genèse d'un Empire* sous la direction de C. Nicolet, Paris, 1978, p. 780-781, avec une bibliographie à jour.

tion[3]. La responsabilité de Rome, devenue la principale puissance en Méditerranée, est évidente et a été abondamment soulignée : loin de remplacer les marines orientales dans la police des mers, l'*Urbs* favorisa sans doute, au moins à son début, le développement de la piraterie, source considérable de l'approvisionnement en esclaves dont les latifundia italiens avaient le plus grand besoin[4]. L'incurie de l'oligarchie sénatoriale, soucieuse de ses seuls intérêts, a ainsi ruiné la puissance navale mise péniblement sur pied lors des guerres puniques, et qui avait permis finalement à la Ville de l'emporter sur Carthage[5].

Tel est le jugement, sévère, porté par l'ensemble des historiens, sans exception; sa justesse n'est que trop évidente. Il nous semble toutefois qu'on doit l'affiner, si l'on veut comprendre plus précisément la portée et les limites de la réorganisation entreprise par Agrippa et Auguste en ce domaine, en attendant qu'une étude complète sur les questions de la marine au premier siècle avant notre ère vienne préciser ce trop bref tableau.

La politique navale avant Pompée

S'il est vrai que l'armée de mer, à la fin du second siècle, est dans un piètre état, son déclin ne s'est pas effectué brusquement : J. H. Thiel a bien montré que cet affaiblissement commence, en réalité, au lendemain de Zama. Mais l'incurie du Sénat est-elle seule en cause? Rome, après la victoire sur Carthage, n'a plus, dans le bassin occidental de la Méditerranée, d'adversaire qui menace sérieusement son existence. Cela est encore plus vrai après les guerres macédoniennes. En Orient, l'affaiblissement de l'Egypte et de la Syrie interdit désormais à ces puissances de se

[3] Sur les débuts de cette piraterie et son développement, H. Ormerod, *Piracy in the ancient world*, Liverpool, 1924; E. Ziebarth, *Beiträge zur Geschichte des Seeraubs und Seehandels in alten Griechenland*, Hamburg, 1929; E. Maroti, *Diodotos Tryphon et la piraterie*, *Acta Antiqua*, 10, 1962, p. 187-194.

[4] Voir notamment E. Maroti, *Piracy in the age of the Roman civil wars*, (in Hung.), Budapest, 1972, et *idem*, *Der Sklavenmarkt auf Delos und die Piraterie*, *Helikon*, 1969-1970, p. 24-42, complété par M. Crawford, *Republican denarii in Romania : the suppression of piracy and the slave trade*, *JRS*, LXVII, 1977, p. 117-124, avec les remarques de J.-L. Ferrary, *loc. cit.*

[5] Sur l'importance de la puissance navale romaine dans le déroulement de la seconde guerre punique et sur son lent déclin au cours du second siècle, voir notamment J. H. Thiel, *op. cit.*

poser en rivales de l'*Urbs*. Dans ces conditions, le maintien en état d'une puissance navale conçue pour le temps de guerre et aussi forte que lors de la lutte contre Carthage pouvait paraître inutile, d'autant que Rome avait la possibilité, à meilleur marché, de lever des contingents chez ses alliés, comme elle le faisait d'ailleurs pour l'armée de terre. Nous ne voulons pas dire par là que la politique du Sénat était justifiée : la suite des événements démontra précisément le contraire. Mais elle pouvait sembler normale sur le moment, et les Romains ne firent pas aute chose que céder à une tentation d'économie et de laxisme que bien d'autres puissances, avant ou après eux, eurent aussi, tant il est vrai qu'en l'absence de menace directe une armée de mer est presque toujours plus ou moins sacrifiée.

Cette décadence maritime de Rome, toutefois, nous semble loin d'être totale. A la fin du second siècle, il y avait encore des moyens navals en Occident, si l'on en croit une inscription qui mentionne la traversée de l'isthme de Corinthe par une flotte, sans doute venue d'Italie, aux ordres de *Marcus Antonius Orator* pour réprimer la piraterie cilicienne, en 102[6]. La situation, il est vrai, avait sans doute changé dès le début de la guerre sociale, puisque les cités d'Asie durent envoyer des renforts maritimes à Rome[7]. Si la République n'entretenait plus alors par elle-même que des moyens navals réduits, elle pouvait compter sur ses sujets grecs ou asiatiques : on oublie trop, nous semble-t-il, que les cités « alliés » de Rome étaient en réalité entièrement dépendantes, et qu'elles n'avaient pas la possibilité de refuser une réquisition. Leurs forces navales, pour n'avoir pas d'équipages « romains », doivent être comptées au nombre des forces romaines, au même titre, par exemple, que les auxiliaires de l'armée de terre. Ceci explique parfaitement que des hommes comme Lucullus aient assuré le Sénat que les forces des alliés suffisaient à la tâche, et qu'il n'était pas besoin d'équiper à grands frais une flotte en Italie pour lutter contre Mithridate[8]. Le potentiel naval, quoi qu'en ait dit J. Kro-

[6] *ILLRP* 342. Voir le commentaire qu'en donne J.-L. Ferrary, *Recherches sur la législation de Saturninus et Glaucia*, *MEFRA*, 1977, 2, p. 640 (cf. aussi *AJA* 1928 p. 9-22 ; *HSPh*, 1951, p. 81-100). *Contra*, A. N. Sherwin-White, *loc. cit.* p. 4.

[7] Memnon, *FGH* III, b p. 351, 434, 21 ; *IG* XIV, 951 (*CIL* I, 203 ; *IGRR* I, 118) Cf. A. Wilhelm, *JöAI* 1914, p. 98.

[8] Plutarque, *Lucullus* 12, 4 ; même attitude de Q. Cicero, Cicéron, *Pro Flacco*, 14.

mayer, ne laissait pas d'être important[9] : presque toujours, on le verra, les flottes du dernier siècle de la République étaient composées de navires grecs ou asiatiques[10]. Si l'on suit d'ailleurs les calculs du même J. Kromayer, on arrive pour l'ensemble des bâtiments «romains» à des totaux de 300 à 800 vaisseaux longs (voire 1000 au moment d'Actium). Même au moment des luttes contre Carthage le Sénat n'avait jamais eu autant de forces à sa disposition, et si l'on compare ces chiffres à ceux de la guerre du Péloponnèse, on arrive à des résultats similaires[11]. Le potentiel mobilisable par Rome n'était donc pas mince, et ceci explique sans doute le rapide succès de Pompée, une fois que la décision d'agir pour de bon eut été prise. Les difficultés, au moment de la guerre de Mithridate, viennent précisément du fait que l'invasion de l'Asie et de la Grèce privait la République de ses levées maritimes, alors qu'en Occident, on le verra, le potentiel naval était bien moindre[12].

Au demeurant, on aurait tort, sans doute, de croire que le gouvernement de l'*Urbs* se désintéressait totalement de la situation en Méditerranée orientale : s'il semble que la première tentative sérieuse pour réagir contre la piraterie ne remonte qu'à l'expédition d'*Antonius* l'*Orator*, en 102[13], d'autres eurent lieu, et toutes ne furent pas sans succès : ainsi, dès la fin de 101, ou plus probablement le début de 100, les *populares* s'intéressaient à leur tour au

[9] *Loc. cit.* p. 478-481.

[10] *Infra* p. 467 sqq.

[11] Voir par exemple J. H. Thiel, *op. cit* et, pour la guerre du Péloponnèse, les chiffres fournis par Thucydide. Athènes, au moment de son plus grand effort d'armement naval, avait à peine 300 vaisseaux.

[12] Les chiffres des levées navales dans les cités grecques, au premier siècle, sont comparables à ceux du début du deuxième siècle. Chacune d'elles fournit de 1 à 10 vaisseaux, selon son importance. (Comparer par exemple J. H. Thiel, *op. cit.* p. 379-381 et J. Kromayer p. 478-81). Quoi qu'il en soit, on ne saurait accepter l'affirmation de J. Kromayer (p. 481) selon laquelle une force d'environ 150 polyrèmes est «lächerlich klein»!

[13] Les seules sources sont Tite-Live, *Periochae* 68 et *Iulius Obsequens* 44. La première expédition contre les pirates pourrait en fait remonter à 103, si l'on suit une hypothèse de J.-L. Ferrary, *Recherches* ... p. 657 n. 138 : en témoigneraient deux inscriptions malheureusement non datées de Messène (*IG* V, 1, 1432 et 1433) (Cf. A. Wilhelm, *loc. cit.*). Sur l'expédition d'Antonius, on verra, outre l'article cité *supra* de J.-L. Ferrary, et celui de A. N. Sherwin-White, *op. cit.*, T. R. S. Brougthon, *Notes on Roman magistrates*, *TAPhA*, 77, 1946, p. 35-40.

problème, débordant sur les compétences du Sénat[14]. La *lex de piratis* préludait peut-être à un grand commandement de Marius en Orient mais le projet avorta[15]. Après un intervalle de quelques années, la Cilicie revint dans le champ des préoccupations romaines puisqu'une *prouincia*, probablement sans base territoriale précise, fut confiée à Sylla en 96-95[16]. Bien qu'aucune source ne nous renseigne sur les moyens mis en œuvre, ni sur l'action réelle de Sylla, il est vraisemblable que la mission de ce dernier devait avoir une composante maritime.

D'autres magistrats furent revêtus d'un commandement identique : peut-être Q. Oppius, en 88[17]; Dolabella, avec Verrès comme légat puis comme proquesteur, en 80/79, après que Muréna, légat de Sylla eut essayé sans succès, en 85, de venir à bout des pirates Ciliciens[18]. Ces actions n'aboutissant décidément pas, P. Seruilius Vatia se vit confier, en 78, une action de plus grande envergure, non sans succès, puisque sa campagne maritime, prolongée par une efficace campagne terrestre, permit de s'emparer, en 75, des principales places fortes des pirates et de créer, au sens territorial du terme, la nouvelle province de Cilicie. P. Seruilius Vatia y gagna le triomphe et le surnom d'*Isauricus*[19].

[14] Voir la loi de Delphes publiée par H. Pomtow, *Klio* 17, 1921, p. 171-4 et surtout le commentaire et la traduction de G. Colin, *Fouilles de Delphes*, III, 4, 1930, nº 37. Cette loi a donné lieu à une abondante bibliographie, qu'on trouvera citée dans F. T. Hinrichs, *Die lateinische Tafel von Bantia und die Lex de Piratis, Hermès*, 1970, p. 471-502. On en connaît désormais une deuxième traduction grecque, publiée par M. Hassall, M. Crawford, et J. Reynolds, *Rome and the eastern provinces at the end of the second century. The so-called piracy-law and a new inscription from Cnidos, JRS*, 1974, p. 195-220, suivi par A. W. Lintott, *Notes on the Roman law inscribed at Delphi and Cnidos, ZPE*, 1976, p. 65-82. Cf. le commentaire de A. N. Sherwin-White, *loc. cit.* et celui de J.-L. Ferrary, *Recherches* . . .

[15] Voir sur ce point T. J. Luce, *Marius and the Mithridatic command, Historia*, 19, 1970, p. 1961-194. *Contra*, avec références et discussion, J.-L. Ferrary, *art. cit.* p. 654.

[16] Voir R. Syme, *Observation on the province of Cilicia, Anatolian studies presented to W. H. Buckler*, Manchester, 1939, p. 299-332; E. Badian, *Sulla's Cilician command, Athenaeum*, 37, 1959, p. 279-303, et Th. Liebmann-Frankfort, *La provincia Cilicia et son intégration dans l'Empire romain, Mélanges offerts à M. Renard, Coll. Latomus* 102, Bruxelles, 1969, II, p. 447-57, que nous suivons ici. (Cf. aussi A. N. Sherwin-White, *op. cit.*).

[17] T. Liebmann-Frankfort, p. 450-451.

[18] *Idem* p. 451-3. Cf. Appien, *Mithridate* 64.

[19] Voir H. A. Ormerod, *The campaigns of Servilius Isauricus against the pirates, JRS*, XII, 1922, p. 35-56.

Toutefois, la piraterie, chassée ici, recommençait par là, et Lucullus, lors de ses campagnes orientales, s'attacha lui aussi à la combattre sur mer[20]. A partir de 73, la situation empirant, un grand commandement fut confié, sur l'ensemble de la Méditerraneé et de ses côtes, au fils du triomphateur de 102, M. Antonius[21]. Cet *imperium*, véritable anticipation de celui qui fut confié plus tard à Pompée[22], se révéla inefficace, en grande partie sans doute à cause de l'incompétence de l'amiral, battu honteusement et capturé par les Crétois, ce qui lui valut le surnom dérisoire de *Creticus*. Les sources nous apprennent toutefois, au passage, qu'il existait alors, en Occident, une escadre, dont Antoine essaya de se servir pour rétablir les communications maritimes entre Rome et l'Espagne, sérieusement menacées par les pirates[23].

A son tour, Q. Metellus fut envoyé en Crète, en 66, avec des forces importantes, ce qui lui permit de s'emparer de l'île[24], au moment où la *lex Gabinia* confiait à Pompée des pouvoirs et des moyens exceptionnels qui lui permirent, en quelques mois, de venir cette fois à bout de la grande piraterie[25].

L'inefficacité des entreprises romaines, dont nous verrons plus loin la cause, ne doit donc pas masquer leur réalité, ce qui suppose que la République, grâce à ses alliés, au moins, disposait encore d'un potentiel naval non négligeable. Pompée équipa d'ailleurs immédiatement 200 grands vaisseaux de combat, voire 500,

[20] Voir Appien, *Mithridate* 77.

[21] Voir l'article, ancien, mais toujours utile et bien documenté de P. Foucart, *Les campagnes de M. Antonius Creticus, JS*, 1906, p. 569-581, avec l'ensemble des sources épigraphiques et littéraires, notamment un bon commentaire de deux inscriptions de Gythion, *IG V, I, 1145 et Syllogè* 3, 748 (Ajouter aussi *IG* IV^1, 2 d'après J.-M. Bertrand *in* C. Nicolet, *op. cit.* p. 813).

[22] E. Maroti, *On the problem of M. Antonius Creticus Imperium infinitum, Acta Antiqua* XIX, 1971, p. 259-272. Lire aussi S. Jameson, *Pompey's imperium in 67 BC. Some constitutional fictions, Historia*, 1970, p. 539-560, avec la bibliographie antérieure.

[23] Salluste, *Hist.* III, 5 et 6.

[24] Diodore XL, 1; Appien, *Sic.* 6. Voir aussi D. van Berchem, *Les Italiens d'Argos et le déclin de Délos, BCH*, 1962, p. 305-318. Tite-Live, *Periochae*, XC, IX; Florus I, 42; Dion, XXXVI, 18-19; Plutarque, *Pompée*, 29, 1-3. Cf. Le commentaire de J. Carcopino, in G. Glotz, *Histoire générale*, II, II, p. 554-565.

[25] Sur la *lex Gabinia* on lira en dernier lieu S. Jameson, *art. cit.* et on trouvera la bibliographie commodément rassemblée par J.-M. Bertrand, *in* C. Nicolet, *op. cit.* p. 811 sqq.

selon Plutarque, ce qui n'est pas peu[26]. La rapidité avec laquelle celui-ci réunit sa flotte et l'emporta sur ses adversaires invite d'ailleurs à se demander si les efforts de ses prédécesseurs contre les pirates n'avaient pas sérieusement préparé le succès de Pompée. La facilité de cette victoire a sans doute contribué à rendre plus sévères les jugements des Anciens et des Modernes sur l'apathie de la République dans la période précédente.

Une organisation improvisée et toujours provisoire

Plus que l'absence de potentiel naval et même d'actions concrètes, c'est le manque de continuité dans l'effort qui a ruiné la politique maritime de la République, rendant inefficace toute entreprise. Un jugement de Dion Cassius explique clairement les vices du système : «(Les Romains) ne se préoccupèrent pas assez (du danger), lorsqu'ils l'auraient dû ; ils envoyèrent bien contre les pirates des vaisseaux et des généraux, lorsque quelque nouvelle inquiétante venait les émouvoir ; mais ces mesures ne produisirent aucun bon résultat et n'aboutirent même qu'à rendre les alliés plus malheureux ; jusqu'au moment où ils furent réduits eux-mêmes à la situation la plus critique»[27].

Cette politique du provisoire, mettant en œuvre des actions hâtives en fonction d'une menace ponctuelle, sans continuité réelle dans l'effort, n'est pas propre à l'institution navale : on la retrouve, identique, dans la conduite des opérations terrestres, où les rivalités entre généraux, les négligences, la concussion, et, plus encore, l'absence d'organisation durable, tant dans le commandement que dans l'exécution ou la logistique, expliquent nombre de revers lors de la première guerre contre Mithridate, pour ne citer que ce seul exemple. J. Harmand a bien montré cet archaïsme des structures militaires de la République tardive, jusqu'à César[28]. On peut en dire autant pour la marine, dont le cas n'est pas séparable de celui de l'armée de terre, car on y retrouve les mêmes défauts.

[26] Appien, *Mithridate* 94 ; Plutarque, *Pompée* 25-26. Sur la différence entre ces deux chiffres, voir les opinions de J. Kromayer, *art. cit.* p. 429-432 et de J. Carcopino, *loc. cit.*

[27] Dion XXXVI, 21.

[28] J. Harmand, *L'armée et le soldat à Rome de 107 à 50 avant notre ère*, Paris, 1967.

La plus grande carence de l'institution navale réside, nous semble-t-il, dans le caractère provisoire de son organisation : les Romains, en effet, (mais il semble bien que les cités d'Orient agissent de la même façon) n'ont pas de flotte prête à appareiller à tout moment; ils peuvent avoir des bateaux dans les cales, mais il faut à chaque occasion les remettre complètement en état, ce qui ne va pas sans déboires : chaque fois, en effet, qu'une expédition navale est prévue, nous entendons parler d'équipements, voire de constructions neuves : ainsi à Milet, sous Muréna, par exemple[29].

Encore faut-il recruter chaque fois les équipages et les officiers. Il s'agit presque toujours (mais la situation n'est pas nouvelle et durera encore sous l'Empire) de Grecs, d'Italiens du sud, ou d'Orientaux, recrutés en fonction des besoins, aux frais des cités alliées qui doivent fournir des bateaux tout équipés[30] : on comprend que la charge soit lourde, et que les villes essayent d'échapper à leurs obligations, même lorsque le magistrat romain reste honnête et n'alourdit pas les contributions pour son compte personnel[31]. Diverses inscriptions témoignent de l'impopularité des réquisitions, des expédients trouvés pour y échapper, ce qui ne facilite pas la bonne marche des affaires maritimes. Il y a quelque paradoxe, d'ailleurs, à reprocher aux amiraux romains, comme *M. Antonius Creticus*, de faire des levées chez les alliés, alors que le Sénat, manifestement, ne lui a pas donné les moyens réels de sa politique : l'égoïsme du pouvoir central et celui des villes se conjuguent pour empêcher toute politique efficace[32].

Ce recrutement improvisé et provisoire des personnels de marine n'est pas propre à la République : Mithridate n'agit pas différemment[33] et seule Rhodes semble entretenir une flotte permanent, d'ailleurs en déclin très net. La conséquence est, bien sûr, que seuls les pirates sont en permanence sur pied de guerre.

[29] Cicéron, *Verrines* II, I, 35.

[30] Voir le cas des villes de Sicile, Cicéron, *Verrines* II, V, 82-83 et V, 60.

[31] Comme c'est le cas de Verrès, déjà pendant sa proquesture d'Asie, et peut-être de Flaccus.

[32] Voir l'article de P. Foucart, *supra* n. 21 et les inscriptions citées. Un bon exemple de l'incurie navale du pouvoir central et des rivalités de personnes est fourni par Clodius qui aurait fait envoyer Caton à Chypre, mais sans lui donner troupes ni vaisseaux (Plutarque, *Cato Minor*, 34).

[33] Appien, *Mithridate* 13 signale que le Roi du Pont envoie ses agents recruter en Phénicie et en Egypte.

Une autre conséquence fâcheuse est que l'Italie n'a pas d'équipages entraînés : lorsqu'elle se trouvera livrée à ses seules ressources, pendant la guerre contre Sextus, elle devra mobiliser des esclaves[34]. Quant aux soldats de marine, ils ne sont pas spécialisés : on les tire la plupart du temps de l'armée de terre, ce qui ne facilite pas la bonne marche du système, et affaiblit d'autant l'*exercitus*, sans concourir à une grande efficacité[35].

Les officiers de haut rang sont Romains, et n'ont aucune spécialisation en matière navale. Il n'y a d'ailleurs plus, depuis le début du second siècle, de magistrats chargés particulièrement des affaires de la flotte; chaque général en campagne, au besoin, devient amiral, ou confie la responsabilité de ses escadres à un ou plusieurs légats; la pratique n'est pas nouvelle et remonte au début du second siècle[36]. Sylla n'agit pas autrement avec Lucullus, et on pourrait citer bien d'autres exemples[37]; Pompée, en ce domaine, n'a rien innové, si ce n'est que le nombre de ses légats fut plus important que celui d'aucun autre amiral[38]. C. Starr a voulu voir en eux les précurseurs des préfets d'Auguste, mais il est impossible de souscrire à ce jugement : les *praefecti* impériaux, une fois en charge, appartenaient à un corps permanent et régulier d'administrateurs et la durée de leurs pouvoirs n'était pas limitée, comme celle des légats républicains, à une campagne[39].

L'improvisation qui caractérise le système des levées maritimes se retrouve dans l'organisation des bases. L'Italie, à cette époque, ne compte guère de port militaire : certes les *naualia* de Rome sont encore en usage, mais on ne les voit plus guère servir, sauf en de rares occasions comme le retour de Caton lors de son expédition de Chypre en 56[40]. La péninsule manque d'ailleurs de ports, surtout sur sa façade tyrrhénienne et ce défaut sera ressenti jusqu'à la création du *Portus Iulius*, puis de Misène, voire de *Centumcellae*. Il en va de même sur la façade adriatique au nord de Brindes. De toute façon, le principal théâtre de la guerre est en Orient, et, compte tenu du rayon d'action des bâtiments de l'épo-

[34] Dion XLVIII, 49-50.

[35] Voir par exemple le récit d'Actium par Plutarque, *Antoine*, 64, 1.

[36] Cf. J. H. Thiel, *op. cit.* p. 216-219.

[37] Plutarque, *Lucullus* 2.

[38] Il avait, en vertu de la *les Gabinia*, le droit d'avoir 15 légats (Cf. P. Gröbe, *Zum Seeräuberkriege des Pompeius Magnus* (*67 v. Ch.*), *Klio*, 10, 1910, p. 374-389).

[39] *Starr* p. 3.

[40] Plutarque, *Cato Minor* 39.

que, il est bien difficile de combattre les pirates Ciliciens ou Crétois à partir des eaux occidentales. Certes les ports, en Grèce ou en Asie, ne manquent pas. Mais Rome, là encore, faute d'entretenir une marine permanente, avec un système de bases fixes, limite d'elle même ses possibilités d'action : on voit en effet les escadres républicaines mouiller un peu partout, se transportant ici ou là à la recherche de l'ennemi. Ceci, évidemment, ne va pas sans poser de graves problèmes de ravitaillement et de logistique.

Quant aux bateaux, ils paraissent eux aussi assez mal adaptés à leurs tâches, surtout au moment des guerres civiles; on compte surtout, en effet, sur les tétrères ou les pentères, voire les navires de plus haut bord, alors que les pirates ont, pour l'essentiel, de petits bâtiments, plus maniables, plus rapides, souvent mus à la voile, avec plus d'autonomie. Leur tactique consiste naturellement à refuser les engagements contre des forces plus importantes, et à surgir là où on ne les attend pas, piller et repartir; à ce jeu, les vaisseaux de ligne, qui réclament en outre des équipages plus nombreux, et doivent donc relâcher plus souvent, ne sont pas de force, la plupart du temps[41]. Les transports, enfin, sont souvent réquisitionnés en fonction des besoins et des circonstances[42] : là aussi le système ne gagne pas en efficacité.

L'histoire de la marine romaine, au dernier siècle de la République, a donc quelque chose du mythe de Sisyphe : à peine concentrées et équipées, les flottes sont congédiées, les équipages licenciés, l'effort suspendu; c'est le cas même des escadres pompéiennes de 67 : grosses d'environ 700 unités selon Appien, 500 selon J. Kromayer[43], elles durent être de nouveau reconstituées en 49, puisque Pompée, nous dit Appien, dut lever des vaisseaux dans tout l'Orient, et procéder à des constructions navales, alors que l'Occident était privé de navires[44]. Les armements de 67, en dépit de quelques mesures de précaution, n'ont donc pas donné naissance à une marine permanente, comme on l'a dit quelquefois[45].

[41] Sur la tactique des pirates, E. Maroti, *Die Rolle der Seeräuber in der Zeit der Mithridatischen Kriege, Ricerche storiche ed economiche in memoria di Corrado Barbagallo*, Naples, 1970, I, p. 481-493.

[42] *Supra* p. 398.

[43] Appien, *Mithridate*, 116; J. Kromayer p. 438.

[44] Appien, *BC* II, 49; César, *BC* I, XXIX.

[45] Cf. E. Cavaignac, *La paix romaine*, Paris, 1928, p. 382. Contra *Starr* p. 4. Sur les mesures conservatoires prises pendant cette période, Cicéron, *Pro Flacco* 13.

Faiblesse navale de l'Occident. Puissance de l'Orient

Ce qui frappe en outre, à lire le récit des événements militaires de cette période, c'est la faiblesse navale de l'Occident, en comparaison du potentiel infiniment supérieur de l'Orient. Non pas, certes, qu'il n'y ait plus du tout de navires de guerre à l'ouest de la Sicile : mais leur petit nombre est frappant, aussi bien après qu'avant les victoires de Pompée, sinon davantage.

Les alliés maritimes traditionnels de Rome, en Italie du Sud et en Sicile, ne semblent plus avoir les mêmes ressources navales qu'autrefois : s'il est vrai que Naples peut encore fournir des trières pendant la guerre sociale[46], la République doit faire appel, dès cette époque, aux alliés orientaux pour renforcer ses escadres en Occident[47]. Or malgré la longueur de leur service, il fallut bien un jour renvoyer chez eux marins et bateaux[48].

Quant aux villes de Sicile, Cicéron, si l'on en croit la polémique des *Verrines*, ne loue pas leur puissance navale : certaines d'entre elles, en vertu des traités, continuent à équiper des vaisseaux, mais à faible équipage, et de toute façon l'incurie et la rapacité de Verrès leur ôtent toute efficacité[49].

Des villes de l'extrême Occident, Marseille ou Gadès, par exemple, on ne tire plus de forces vraiment importantes : en 48, Varron fera construire 10 navires à Gadès et on obtient quelques unités d'Hispalis[50]; Marseille, de son côté, malgré les renforts envoyés par Pompée, n'aligne pas une flotte de premier ordre et tous les expédients sont utilisés par les habitants pour augmenter le nombre des unités dont ils disposent[51]. Les Phocéens seront, au demeurant, battus par la flotte césarienne, pourtant peu nombreuse[52].

Pendant toute la durée des guerres civiles, et malgré diverses tentatives de constructions navales, l'occident manque cruelle-

[46] Appien, *BC* I, 89.

[47] Memnon, *FGH* III, b, p. 351, 434, 21 : Héraclée Pontique envoie 2 ou 3 cataphractes. Smyrne : Tacite, *Ann.* IV, 56. *IG* XIV, 951 (*CIL* I, 203) : Milet, Clazomènes, Karystos.

[48] Cf. le texte de Memnon cité *supra* : les marins rentrent chez eux au bout de 11 ans.

[49] Cicéron, Verrines II, V, 42; 49; 51; 59; 60; 82-83; 86.

[50] César, *BC* II, 18; *B. Al.* LVI.

[51] César, *BC* I, 34; Dion XLI, 25; César, *BC II*, 3 et 4.

[52] César, *BC* I, 36 et II, 5.

ment de bateaux : le cas de César à Brindes est flagrant[53]; malgré ses armements, en Gaule et en Espagne, le nombre de ses bâtiments est toujours très inférieur à celui de Pompée, d'autant qu'à peine construits, ils sont souvent détruits soit par l'ennemi, soit pas le mauvais temps[54].

La victoire de César est due à l'audace, à la rapidité, à une brillante manœuvre qui amène l'*Imperator* à s'emparer des bases navales pompéiennes, mais non à la supériorité de sa flotte[55]. Même après Pharsale, lors de la guerre d'Afrique, ses flottes se révèlent le plus souvent insuffisantes, et le dictateur a toutes les peines à faire passer en Afrique des renforts à ses troupes. S'il y réussit, malgré la présence d'escadres pompéiennes à Utique, et de vaisseaux datant de la guerre des pirates, c'est encore à cause de l'incurie de ses adversaires, qui utilisent les galères pour fuir, et non pour se battre ou organiser le blocus[56].

La situation aurait pu changer, à la fin de cette période, si Sextus Pompée, regroupant toutes les forces navales de l'Occident, et les vaisseaux ayant appartenu à son père, s'était trouvé aux côtés du pouvoir qui dominait l'Italie[57]. Mais la péninsule, livrée à elle-même, et ne devant compter que sur ses propres ressources et celles de la Gaule, en matière navale, était fort démunie : à peine constituées à force de constructions intensives, les flottes d'Octavien, étaient détruites par les tempêtes ou par les amiraux de Sextus Pompée[58]. Seules l'énergie d'Agrippa et les constructions de 37-36 permirent de renverser la situation[59].

En comparaison, le potentiel de l'Orient est bien supérieur : c'est en Grèce, en Asie, sur la côte de Syrie-Palestine que tous les *imperatores* effectuent leurs levées. Nous avons déjà évoqué le cas des renforts envoyés à l'Italie pendant le *bellum sociale*[60]. Lors de la première guerre contre Mithridate, la perte momentanée de la Grèce et de l'Asie constitue un gros handicap pour Sylla, qui ne

[53] Renseignements concordants de César, *BC* I, 29; III, 2 et 40, 42; Appien, *BC* II, 41 et 54-55; Plutarque, *Pompée* 63.

[54] César, *BC* II, 49 et III, 101.

[55] César, *BC* III, 6 et 7, 15, 24-25.

[56] Appien, *BC* II, 95 et 98; ps. César, *B. Af.* I, II, VIII, LXII, XCVI.

[57] Sur l'origine des bateaux de Sextus, voir J. Kromayer, *loc. cit.* p. 446-448, et Appien, *BC* IV, 84-85.

[58] Dion XLVIII, 18 et 47; Appien, *BC* IV, 86, V, 53 et 89.

[59] *Infra* p. 470-472.

[60] *Supra* n. 47.

peut plus compter sur aucune flotte, et doit envoyer son légat Lucullus jusqu'en Egypte et en Cyrénaïque pour rassembler une escadre[61]. A chaque instant les sources évoquent l'existence de levées maritimes chez les alliés orientaux : en 84 à Milet[62], lors de l'expédition de Seruilius Isauricus[63], en 73, pour équiper la flotte de Lucullus[64], qui compte essentiellement sur ce moyen, on l'a vu[65]. Les cités du Pont ne sont pas en reste : une flotte de 70 unités est rassemblée à Nicomédie, en 73, sous les ordres de Triarius[66]. Les diverses inscriptions de Gythion, au moment des opérations de M. Antonius Creticus, comme celles d'Epidaure et d'Egine, attestent la réalité de ces levées en Grèce, et des efforts demandés aux alliés[67]. Les vaisseaux de Pompée, en 67, ont été sans doute, pour une bonne part, fournis par les alliés orientaux, au moins pour l'assaut final[68]. Flaccus est accusé précisément d'avoir levé des galères sur les villes d'Asie[69]. N'oublions pas d'ailleurs que, pendant toute cette période, la marine rhodienne intervient constamment aux côtés des Romains[70].

Lorsque commencent les dernières guerres civiles, la disparité navale entre l'Orient et l'Occident est nette : Pompée est à la tête d'une flotte importante, levée en Egypte, en Asie, en Syrie, à Rhodes, en Achaïe et même sur la côte dalmate[71]. Une lettre de Cicéron énumère les villes et les provinces qui ont fourni le plus gros effort[72]; à l'inverse, César est bien démuni[73].

Après sa mort, la situation reste en grande partie inchangée : les triumvirs n'ont pas, tant s'en faut, la maîtrise de la mer, qui reste aux meurtriers de César, réfugiés en Orient[74]. Après Philippes, les escadres républicaines iront renforcer celles de Sextus

[61] Plutarque, *Lucullus*, 2, 2; 3, 3; Appien, *Mithridate* 33.
[62] Cicéron, *Verrines* II, I, 35.
[63] Florus III, 6. Peut-être *OGIS* 522-4. (Cf. A. N. Sherwin-White, *art. cit*).
[64] Appien, *Mithridate* 77.
[65] *Supra* n. 8.
[66] Memnon, *FGH* III, b, p. 361, 434, 33; *OGIS* 447 ; *Inscriptions de Délos*, 1855-1858.
[67] *Supra* n. 32.
[68] J. Harmand, *op. cit.* p. 216.
[69] Cicéron, *Pro Flacco*, 12-14.
[70] *IGRR* IV, 1111, 1113 à 1117; Appien, *Mithridate* 26; Florus I, 40.
[71] César, *BC* III, 2 à 5.
[72] Cicéron, *ad Atticum* IX, 9.
[73] *Supra* p. 468.
[74] Appien, *BC* IV, 60-99; IV, 133 : les Républicains auraient disposé de 200 vaisseaux.

Pompée[75]. Pour l'essentiel, donc, les forces navales de l'Empire sont en Orient, alors que l'Italie est presque totalement privée de bateaux. On souscrira donc difficilement à l'opinion de J. Kromayer qui croit à un affaiblissement du potentiel oriental : le déséquilibre entre les deux parties de la Méditerranée nous semble au contraire flagrant.

Dans ces conditions, il nous paraît clair que le véritable restaurateur de la marine romaine n'a pas été Pompée, comme on l'a quelquefois affirmé : après lui, et peut-être malgré ses conseils, le système n'a pas changé. César lui aussi, quoi qu'en ait dit J. Harmand, a toujours été victime d'une infériorité manifeste en matière navale; s'il est vrai que l'*exercitus* impérial est né de l'armée des Gaules, il n'en est pas de même de la flotte de guerre : malgré ses victoires contre les Vénètes, au demeurant difficiles, son débarquement en Bretagne, ses constructions navales en Gaule pendant la guerre civile, César ne saurait passer pour un amiral de génie. A l'inverse de J. Harmand, nous ne voyons pas que le dictateur ait jamais réorganisé la flotte, bien qu'il en ait peut-être eu le projet[76]. Au contraire, il a toujours été, en ce domaine, à la remorque des événements, largement dominé par Pompée et seul son génie stratégique sur terre lui a permis de l'emporter, malgré son infériorité sur mer, et aussi grâce à la médiocrité des amiraux de Pompée. Ce n'est qu'après la guerre d'Afrique que César obtint une certaine supériorité navale, par la disparition progressive de ses adversaires, mais cet avantage fut de courte durée puisque ses successeurs n'en recueillirent pas le bénéfice.

La constitution d'une nouvelle force maritime par Octavien

Cette infériorité de l'Occident dura encore au début des luttes qui opposèrent les héritiers du dictateur assassiné. Si Antoine disposait, en effet, de toutes les ressources navales de l'Orient, Octavien, lui, était fort démuni. Après la paix de Misène, conclue avec Sextus, la menace que le fils du grand Pompée faisait planer sur les lignes de ravitaillement de Rome détermina Octavien à entreprendre de grandes constructions navales[77]. Celles-ci, avec le ren-

[75] Velleius II, 77; Appien, *BC* V, 2.
[76] J. Harmand, *op. cit.* p. 218-220.
[77] Appien, *BC* V, 80. Significatif des difficultés navales d'Octavien et de son

fort du traître Ménodore, devaient lui permettre, pensait-il, de restaurer la supériorité sur mer de l'Italie. Malheureusement, l'inexpérience de ses équipages et de ses amiraux, celle d'Octavien lui-même, conduisirent en 38 avant J.-C. au désastre du détroit de Messine, où la flotte entière fut anéantie par une tempête[78].

C'est à Agrippa que le triumvir déconfit confia le soin de réorganiser une armada qui lui permît de vaincre ses adversaires[79] : des moyens considérables furent rassemblés sur les bords du Lucrin et de l'Averne, pas trop loin du théâtre des opérations; la création du *Portus Iulius* autorisa la construction de navires[80], permit l'entraînement des hommes, souvent des esclaves affranchis[81]. Les préparatifs durèrent jusqu'à l'été 36, mais ne furent pas vains, puisqu'ils permirent à l'amiral d'Octavien d'entamer une brillante campagne qui devait le mener à la victoire partielle de Myles, puis au triomphe total de Nauloques, débarrassant ainsi la Méditerranée occidentale de toute puissance navale qui ne fût pas soumise directement à la volonté du maître de Rome[82].

Cette force nouvelle, bien entraînée désormais, disposant de bateaux de haut bord[83], fut aussi celle qui entreprit la campagne d'Illyrie, permettant la soumission des populations pirates de la côte dalmate[84]. Ce fut la même aussi, sans aucun doute, qui, le 2 septembre 31, s'ébranla à l'assaut des galères d'Antoine, au large du promontoire d'Actium. Aucune source, en effet, ne témoigne, entre les événements de 36 et ceux de 31, de l'existence de nouvelles constructions navales[85]. Au demeurant, Agrippa, qui, de nou-

manque de bateaux le fait qu'il échange avec Antoine des hommes contre des navires, cf. Appien, *BC* V, 93-95.

[78] Appien, *BC* V, 85-92.

[79] J.-M. Roddaz, *op. cit.* p. 87-138; cf. Appien, *BC* V, 92.

[80] *Supra* p. 164.

[81] *Infra* p. 474 sqq.

[82] Appien, *BC* V, 96 à 119.

[83] *Supra* p. 51-52.

[84] *Supra* p. 350.

[85] W. Tarn (*op. cit. supra* p. 341) a fait justice de l'idée selon laquelle la flotte d'Octavien, à Actium, n'aurait pas été la même que celle qu'il avait utilisée contre Sextus : d'une part Dion atteste qu'il s'agit bien de la même (L, 19, 3) et d'autre part Octavien n'avait aucune raison de détruire une flotte victorieuse qu'il avait eut le plus grand mal à constituer, pour en reconstruitre une autre, alors que la guerre contre Antoine menaçait, et que le trésor, vide, ne permettait pas aisément de nouvelles et importantes construction navale. Cf. J.-M. Roddaz, *op. cit.* p. 166-168.

veau, commandait l'escadre, n'aurait eu aucun intérêt à sacrifier la flotte victorieuse à Nauloques et en Dalmatie pour en reconstruire une autre : le triomphe d'Actium, qui marque pour nous le début d'une nouvelle époque, fut remporté avec les escadres de la guerre civile, dont la marine impériale est ainsi l'héritière directe. S'ouvrant et s'affirmant par une victoire navale, le nouveau régime se devait de renoncer aux erreurs de la République et aux vices d'un système qui avait failli coûter le pouvoir au nouveau maître du monde.

LA «RÉVOLUTION» AUGUSTÉENNE

La création, sous Auguste, pour la première fois dans l'histoire romaine, de deux flottes militaires permanentes, commandées par des préfets, est attestée par Tacite, Suétone et Végèce; le premier écrit, en effet, dans les *Annales* : «*Italiam utroque mari duae classes, Misenum apud et Rauennam, proximumque Galliae litus rostratae naues praesidebant, quas Actiaca uictoria captas Augustus in oppidum Foroiuliense miserat, ualido cum remige*. Suétone s'exprime à peu près dans les mêmes termes : «*Classem Miseni et alteram Rauennae ad tutelam superi et inferi maris conlocauit*»[86]. Quant au dernier, dans un passage souvent cité, il souligne l'existence des deux flottes de Ravenne et de Misène, avec leurs rayons d'action différents, et fait remonter l'usage des «liburnes» dans ces escadres à l'exemple d'Octavien au cours de la bataille d'Actium[87]. C'est donc à l'aide des navires vainqueurs à Actium et de ceux pris à l'ennemi qu'aurait été constituée la marine permanente de l'Empire, malgré le silence, un peu étrange, du testament d'Ancyre sur les flottes de Ravenne et de Misène[88].

Tous les historiens modernes soulignent la nouveauté de cette politique, après des années d'incurie, chez un peuple jugé tradi-

[86] Tacite, *Annales* IV, 5. Suétone, *Aug.* XLIX. Sur les préfets, *infra* p. 547.

[87] Végèce IV, 31 : *Apud Misenum igitur et Rauennam singulae legiones cum classibus stabant*... 33 *Augusto dimicante actiaco proelio, cum liburnorum auxiliis praecipue uictus fuisset Antonius, experimento tanti certaminis patuit liburnorum naues ceteris aptiores. Ergo similitudine et nomine usurpato ad earundem instar classem Romani principes texuerunt*. Sur la mauvaise utilisation du mot liburne dans ce texte, supra p. 107.

[88] Déjà noté par Th. Mommsen, *SR*[3] 2,2, p. 862 et O. Fiebiger, p. 295.

tionnellement peu soucieux des affaires navales, sauf en cas de force majeure, et naturellement dédaigneux du métier de marin[89]. L'absence d'une force maritime permanente sous la République, fort critiquée depuis Th. Mommsen[90], explique l'admiration que l'on ressent le plus souvent pour Auguste, jugé responsable d'une conception nouvelle globale et quasiment définitive, puisque peu de changements, croit-on souvent, devaient y être apportés par la suite[91].

Le désaccord règne, en revanche, sur le sens de cette «révolution» impériale : pour une partie de la tradition historiographique, qui remonte à Th. Mommsen[92], les flottes, composées essentiellement d'esclaves, auraient été une propriété personnelle de l'Empereur, utilisable essentiellement dans le cadre d'une politique très marquée par l'usage de la force. C. Courtois, notamment, qui a bien développé cette argumentation, souligne le fait qu'Octavien, même vainqueur, au lendemain d'Actium, pouvait redouter le retour des troubles, et qu'il ne pouvait être assuré de la survie de son régime. Or l'Italie était, mises à part les cohortes prétoriennes et urbaines, passablement désarmée; l'Empereur aurait eu ainsi besoin d'effectifs plus nombreux, totalement à sa disposition, comme l'attestera plus tard le titre de *praetoria* concédé aux deux grandes escadres, et géographiquement proches[93]. C'est donc le rôle possible des flottes italiennes dans la politique intérieure de l'Empire qui aurait été fondamental, et qui aurait justifié leur création sous Auguste. Cette position, qui était déjà celle de O. Fiebiger[94], a été reprise, avec des nuances, et à partir de prémices différents, par D. Kienast, qui se plaît à souligner le rôle de la marine dans la politique intérieure de Rome, et dans la protection des Empereurs[95].

[89] Voir par exemple V. Chapot, *La Flotte de Misène*, *op. cit* p. 40.

[90] *Histoire romaine*, trad. C. Alexandre, Paris, 1865, IV, p. 369.

[91] Telle est, globalement, la conception qui ressort du livre de C. Starr, puisque l'auteur croit que les flottes provinciales sont une création augustéenne; cf. *infra* p. 492 sqq.

[92] *Infra* p. 474-476.

[93] *Courtois* p. 24-25.

[94] O. Fiebiger, *op. cit*. p. 308.

[95] *Kienast* p. 48 sqq; p. 55; p. 60-61 notamment. En revanche, cet auteur croit lui aussi, comme C. Starr, que les marins, dès Auguste, étaient des hommes libres. Cf. *infra* p. 479.

Fort différente, la position de C. Starr représente pratiquement un cas isolé : partant de l'idée que les flottes, dès leur origine, sous Auguste, représentaient une institution régulière de l'Etat, au même titre que les légions, et non une propriété privée du Prince, C. Starr souligne le rôle militaire de la marine augustéenne, garante de la paix. C'est plus tard seulement que ce rôle aurait été petit à petit dévoyé et que les missions, secondaires à l'origine et non militaires, comme le transport des personnages officiels ou la protection des Empereurs, auraient prévalu[96].

La divergence d'appréciation sur la conception de la flotte sous Auguste, brièvement résumée ici, et sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir, conditionne toute la vision d'ensemble de la marine sous le Principat : pour les uns, une sorte de milice privée, composée d'esclaves, signe certain du mépris des Romains pour la mer, destinée à une simple tâche de police; pour les autres, une force armée, certes moins estimée et moins noble que les troupes de l'*exercitus* terrestre, mais qui a sa place et sa fonction dans l'organisation militaire de l'Empire naissant. L'origine de cette divergence repose, pour une large part, sur une conception différente du statut personnel des matelots et des officiers : hommes libres ou esclaves? La controverse a constitué l'essentiel des débats sur la marine romaine depuis Mommsen et les études les plus récentes sur le sujet, de C. Starr à D. Kienast, en passant par L. Wickert ou E. Sander, lui ont consacré des développements fort importants, et peut-être excessifs. La question, en effet, est fort embrouillée et peu de documents nouveaux sont venus enrichir le débat depuis ses origines. Il pourrait donc sembler inutile de rouvrir ici ce dossier, en l'absence de document épigraphique nouveau, si les études récentes sur l'esclavage et la nomenclature des esclaves et des affranchis ne nous faisaient un devoir de tenter une synthèse de la question.

Le statut juridique des marins : esclaves ou hommes libres?

L'opinion de Th. Mommsen

Alors que E. Ferrero croyait encore que les marins, sous l'Empire, étaient des hommes libres[97], Th. Mommsen fut le premier

[96] *Starr* p. 167-180.

[97] E. Ferrero, *L'ordinamento, op. cit.* p. 41.

qui affichât une opinion inverse dans un passage resté célèbre des *Schweizer Nachstudien*[98]. Pour lui, en effet, matelots et capitaines appartenaient, sous Auguste et Tibère, à la *familia* impériale. L'organisation militaire de la flotte n'aurait été développée qu'avec Claude, comme le montre le diplôme 1, de 52 après J.-C., où un *gregalis* de la flotte de Misène est libéré : il s'agit d'un pérégrin, clairement identifiable grâce à sa nomenclature, *Spartico Diuzeni f(ilio) Dipscurto Besso*. En 71 encore, la flotte était composée de pérégrins[99], ce qui s'explique aisément par le fait que la grande masse des marins était recrutée en Orient ou dans les Balkans. C'est seulement sous Hadrien que les matelots portent les *tria nomina* sans mention de la tribu, ce qui prouve, selon Th. Mommsen, qu'ils possédaient le droit latin à partir de cette date[100].

A l'appui de sa thèse, selon laquelle les *classici*, sous Auguste et Tibère sont des esclaves, Th. Mommsen cite un certain nombre d'inscriptions, que nous reproduisons ici, car c'est sur elles que les débats ultérieurs ont porté, et nous allons les retrouver tout au long de la discussion :

- *CIL* IX, 41 (*Dessau* 2819) (Brindes) : *Iulia Cleo/patra quae et/Lezbia, C(aii) Iuli Men/oetis f(ilia), Antiochensis/Syriae ad Daphnem,/uxor Malchionis,/Caesaris (serui), trierarchi de/ triere Triptolemo.*
- *CIL* XII, 257 (*Dessau* 2822) (Forum Iulii) : *Antho, Caesaris (seruo),/trierarcho Liviano,/ C(aius) Iulius Iaso f(aciendum) c(urauit).*
- *CIL* VI, 8929 (*Dessau* 2820) (Rome) : *Helios Caesaris (seruus) trierarchus.*
- *CIL* VI, 8928 (*Dessau* 2821) (Rome) : *Caspius/ trierarchus,/Ti(berii) Caesaris (seruus), hic/ situs est.*
- *CIL* VI, 8927 (*Dessau* 2823) (Rome) : *Ti(berio) Iulio, Aug(usti) l(iberto), Hilaro/ nauarcho Tiberiano,/Claudia Basilea/ uiro suo.*

[98] Th. Mommsen, *Schweizer Nachstudien, Hermes*, XVI, 1881, p. 462-467. Voir aussi *Hermès*, XIX, 1884, p. 32-39 et *Römisches Staatsrecht*[3], 2, 2 p. 862-863.

[99] *Dip.* 7, 8, 9 des *legiones adiutrices*.

[100] Th. Mommsen cite ici à l'appui de sa thèse *CIL* IX, 3892; IX, 42; IX, 43; XI, 30; XI, 45; XI, III; 111, 2034; V, 1956; X, 3618; X, 3492; X, 3622; X, 3406; VI, 3165; X, 3468; X, 3593; VI, 3621.

- *CIL* X, 3357 (*Dessau* 2817) (Misène) : *C(aio) Iulio, Caesaris/ l(iberto), Automato trierar(cho),/Iulia C(aii) l(iberta) soror/fecit et sibi et suis.*
- *CIL* X, 3358 (*Dessau*) 2818 (Naples) : *Ti(berius) Iulius Aug(usti) et/ August(ae) l(ibertus) Diogenes tr(ierarchus) / sibi et Nigidiae Eutychiae/ coniugi et suis, Nigidia Eutychia/ S[ta]beriae C(aii) l(ibertae) Margaritae amicae/ suae. H(oc) m(onumentum) h(eredem) n(on) s(equetur).*

Th. Mommsen ne restituait pas ces inscriptions, mais nous les avons développées dans le sens de sa démonstration. Celle-ci fut suivie par O. Fiebiger, malgré quelques hésitations initiales, puis par E. Ferrero et V. Chapot[101], mais contestée par C. Cichorius.

L'opinion de C. Cichorius

C. Cichorius, en effet, rappelle l'enrôlement, par Octavien et Sextus Pompée, pendant les guerres civiles d'esclaves dans les flottes[102]. C'est le cas, notamment, de Ménodore, à l'origine esclave de Pompée, mais affranchi par ce dernier, devenu son amiral, et intégré dans les rangs des chevaliers après être passé dans le parti d'Octavien[103]. La question qui se pose à propos de ces officiers, souvent d'origine grecque ou orientale, est de savoir s'ils ont exercé leurs fonctions dans la flotte romaine en étant encore esclaves ou après leur affranchissement.

Reprenant ainsi l'examen de l'inscription de *Malchio* (*CIL* IX, 41 *supra*) C. Cichorius pense que le triérarque en question a bénéficié des affranchissements massifs effectués par Octavien, fin 37, lorsque celui-ci enrôle 20 000 esclaves pour équiper sa flotte, après les avoir libérés[104]. Tous, naturellement, portèrent depuis le nom de *C. Iulius* et l'inscription de Malchio ne doit pas se lire *Malchionis, Caesaris (serui), trierarchi* mais *Malchionis, Caesaris trie-*

[101] La première opinion de O. Fiebiger est exprimée dans *De classium italicarum Historia et Institutis*, p. 384-386, mais l'auteur reprend les thèses de Th. Mommsen dans son article *Classis* de la *Realencyclopädie*, 1899, col. 2636, ainsi que E. Ferrero, *Iscrizioni, op. cit.* p. 10, malgré sa première opinion, et que V. Chapot, *op. cit.* p. 173.

[102] C. Cichorius, *Marine Offiziere Oktavians, Römische Studien*, 1961², p. 257-261.

[103] Dion Cassius XLVII, 45 ; Suétone, *Augustus* LXXIV.

[104] Suétone, *Aug.* XVI ; Dion XLIX, 1.

rarchi[105]. A l'appui de sa thèse, C. Cichorius mentionne l'inscription suivante: *[C(aius) Iuli]us Malchio[nis Caes]aris/ [Augus]ti lib(erti) lib(ertus) Dama C[. . .]sis sibi/ [et Iuliae?] Tertiae coni[ugi s]anctae [---e]t suis]/[l]iberti[s lib]ertabusque*[106]. La pierre ayant été trouvée dans les parages de Misène, il ne faisait pas de doute, pour C. Cichorius, que ce personnage était le même que celui de *CIL* IX, 41. Il aurait donc été affranchi en 37, avant de servir dans la flotte[107].

L'opinion de C. Starr

Cette opinion de C. Cichorius passa alors plus ou moins inaperçue. C'est C. Starr qui, le premier, contesta, de façon globale, l'autorité de Th. Mommsen, après 60 années de consensus quasi général autour des thèses du célèbre savant allemand[108].

En premier lieu, C. Starr récuse l'idée que la flotte ait pu être, sous Auguste, une propriété privée de l'empereur; ce n'est pas, en effet, parce que les *Res gestae* utilisent l'expression de *classis mea*, en parlant de la marine, qu'il faut, comme le croyait V. Gardthausen, prendre l'expression au pied de la lettre[109] : Auguste ne dit-il pas aussi, dans cette œuvre hautement apologétique, *exercitus meus*, alors que nous savons bien que le possessif n'est pas dans ce cas à prendre au sens littéral?

C. Starr rappelle, en outre, que, dans l'Antiquité, pas plus en Grèce qu'à Rome sous la République, le métier de rameur n'était considéré comme dégradant, à la différence des âges modernes; bien au contraire, les esclaves étaient toujours exclus du service armé, sauf en cas de péril grave, comme ce fut le cas après Can-

[105] A l'appui de sa thèse, C. Cichorius cite encore, à cet endroit, des expressions voisines; *CIL* VI, 3621 : *tr(ierarchus) Aug(usti); NS* 1890, 152 : *Aug(usti) tr(ierarchus); CIL* VI, 8928 (cf. *supra*) qu'il lit : *Caspius trierarchus Ti. Caesaris* sans restituer *seruus; CIL* V, 1048 : *Sestialini tr(ierarchi) et lib(erti) Aug(usti)*. Sur ces inscriptions voir *infra* la poursuite de la discussion.

[106] *AE* 1913, 216.

[107] C. Cichorius commente en même temps un passage des joutes nautiques de *l'Enéide* (V, 161-182), où Virgile met en scène l'un des pilotes, Menoetes, qui pourrait avoir été le même que le beau-père de Malchio, dans l'inscription *CIL* IX, 41.

[108] *Starr* p. 66-74.

[109] V. Gardthausen, *Augustus und seine Zeit*, Leipzig, 1896-1904, I, p. 469; *Res gestae* XXVI, XXX.

nes[110]. Ceux qui furent enrôlés pendant les guerres civiles, par Sextus, furent rendus à leurs maîtres ou châtiés après la défaite de leur amiral, ou libérés au moment de leur engagement, par Octavien[111]. Il s'agit de toute façon de cas exceptionnels.

Bien plus, C. Starr rappelle que, selon le Digeste, «*Ab omni militia serui prohibentur*»[112]. *Malchio, Caesaris trierarchus*, n'était donc pas un esclave, et il n'est pas nécessaire de restituer *seruus* dans l'inscription qui le cite[113]. Globalement, C. Starr considère qu'il n'existe aucune preuve de la présence d'esclaves dans les flottes, et que les marins, dès le début de l'époque julio-claudienne, étaient essentiellement des pérégrins, plus rarement des affranchis[114].

L'opinion de L. Wickert

En examinant de nouveau les arguments de C. Cichorius et de C. Starr, L. Wickert les réfute, pour revenir aux thèses de Th. Mommsen[115]. Il admet, avec C. Cichorius, qu'il faut bien mettre en relation l'inscription *AE* 1913, 216, avec celle de Malchio, *CIL* IX, 41[116]. Mais il conteste l'idée que Malchio ait été affranchi avant de devenir triérarque. La séquence proposée par C. Cichorius, *Caesaris trierarchus*, est, en effet, exceptionnelle, alors que la séquence nom propre + *Caesaris* est fort courante. Bien plus, l'inscription *CIL* XII, 257 *Antho Caesaris trierarcho Liuiano*[117] signifie normalement qu'Anthus est un ancien esclave de Livie, dont il serait extraordinaire que le titre de triérarque fût venu se glisser au milieu de la nomenclature. Dans ces conditions, il faut lire une séquence *trierarcho Liuiano* et non *Caesaris trierarcho, Liuiano*,

[110] Tite-Live XXII, 57, II-2. Cf. Servius, *Ad Aen*. IX, 544.

[111] *Supra* n. 104.

[112] *Digeste* XLIX, 16, 1.

[113] *Supra* p. 476. C'est nous qui précisons que l'intégration *seruus* ne semble pas nécessaire à C. Starr, car il ne le dit pas explicitement.

[114] Sur les affranchis du Haut-Empire, on possédait alors essentiellement la synthèse de A. M. Duff, *Freedmen in the early Empire*, Oxford, 1928, qui écrivait, p. 141, que les affranchis étaient rares dans la marine et que tous les cas certains étaient des pérégrins.

[115] L. Wickert, *Die Flotte der römischen Kaiserzeit, Würzburger Jahrbücher*, V, 1949-50, p. 100-125.

[116] *Supra* p. 476.

[117] *Supra* p. 475.

comme on lit d'ailleurs, dans le cas de *CIL* VI, 8927[118] : *nauarcho Tiberiano.* Si l'on avait voulu signifier que Ti. Iulius Hilarus était navarque de Tibère, on aurait normalement écrit *nauarcho Ti(berii) Caesaris.* Le *nauarchus Tiberianus* est, dans ces conditions, le chef d'une flottille ou d'un bateau qui escortait Tibère en voyage, comme le *trierarchus Liuianus* le faisait pour Livie. Il faut, dans ce dernier cas, rattacher le génitif *Caesaris* au nom propre Anthus, ce qui prouve que ce dernier, et par voie de conséquence Malchio, Helios et peut-être Caspius appartenaient à la *familia* impériale, sous les deux premiers julio-claudiens. Cette opinion de L. Wickert a été acceptée par E. Sander[119], mais contestée par C. Starr, sans nouvelle démonstration, dans la seconde édition de son livre[120], dont H. D. Meyer a donné un compte-rendu critique qui revient aux thèses de Th. Mommsen et de L. Wickert[121].

L'opinion de D. Kienast

D. Kienast, de son côté, tout en épousant les idées avancés par C. Starr, sur le statut juridique des marins, a tenté de prouver le bien fondé de sa thèse, en réexaminant les textes épigraphiques, ce que n'avait pas réellement fait C. Starr[122].

L'auteur rappelle d'abord que, pendant l'époque républicaine, et encore sous le Triumvirat, les équipages étaient constitués de pérégrins, ce qui n'excluait d'ailleurs pas la présence de citoyens. Quant aux esclaves enrôlés en cas d'urgence, ils étaient préalablement libérés[123].

D. Kienast, en outre, conteste l'interprétation que donne L. Wickert de l'inscription d'*Anthus, trierarchus Liuianus* : d'après lui, en effet, on ignore tout des voyages de Livie, et nous ne savons pas si l'épouse d'Auguste disposait d'un bateau personnel, dont on voit mal, de surcroît pourquoi il aurait été basé à Fréjus, d'où provient l'inscription incriminée. Dans ces conditions, D. Kienast ne voit pas ce qui peut empêcher de restituer une séquence *Caesaris trierarchus*, certes inhabituelle, mais non sans parallèles : il cite, à

[118] *Supra* p. 475.
[119] E. Sander, *loc. cit. supra* p. 5.
[120] Ch. G. Starr, *The Roman Imperial Navy, 2e éd.* 1960 p. 229.
[121] H. D. Meyer, in *Gnomon*, XXXIII, 1961, p. 866.
[122] *Kienast* p. 10-17.
[123] Voir *supra* p. 478.

l'appui de sa démonstration, un *Gabinius Caesaris classiarius fortissimus*[124], ainsi qu'un *Ti. Caesaris diui Aug. f. Augusti miles missicius T. Iulius Festus*[125], et la séquence *Caesaris trierarchus* aurait des parallèles avec des expressions comme *trierarchus Ti. Caesaris* ou *trierarchus Augusti Caesaris*, mieux attestées[126]. Et puisqu'on possède, sur une inscription d'Aquilée, un *Sestialinus trierarchus et libertus Augusti*, où *trierarchus* et *libertus* sont mis sur le même plan, on peut penser que la forme *Anthus, Caesaris trierarchus, Liuianus* trouve son parallèle dans l'expression *Ti. Claudius, Augusti libertus, Seleucus*[127], qui ne présente aucune difficulté de lecture.

Après cet exposé, D. Kienast reprend la démonstration de C. Cichorius. Puis, rappelant la présence de chevaliers à la tête de la flotte, dès le règne d'Auguste, ainsi que celle de nombreux affranchis dans les rangs des triérarques, D. Kienast conclut que les esclaves n'avaient pas leur place dans les escadres impériales, mais qu'Anthus, Caspius, Helios et d'autres triérarques étaient affranchis. Cette thèse a toutefois été contestée par G. Alföldy et A. Degrassi dans le compte-rendu qu'ils ont donné du livre de D. Kienast[128], alors que G. Boulvert, qui publiait à la même époque ses *Esclaves et affranchis impériaux*, mais ignorait encore les arguments de D. Kienast, reprenait, sans développement nouveau, les ces de C. Starr[129].

L'opinion de P. R. C. Weaver et de H. Chantraine

Les études récentes sur la nomenclature des esclaves et des affranchis impériaux ont permis de préciser selon quelles règles était indiqué le statut des membres de la *familia* des empereurs; elles devraient normalement régler le différend entre ceux qui, avec C. Starr et D. Kienast croient que tous les marins étaient des

[124] *Kienast* p. 13.

[125] *CIL* XII, 3179 (*Dessau* 2267).

[126] *Dessau* 2821; cf. *supra* p. 478-479; *CIL* X, 4454; VI, 3621.

[127] Sur Sestialinus, *CIL* V, 1048; voir *infra* p. 483. Sur Ti. Claudius Seleucus, *CIL* XIII, 3542.

[128] G. Alföldy, in *Gnomon*, 1967, p. 605-607. A. Degrassi, in *Athenaeum*, 1968 p. 155-156.

[129] G. Boulvert, *Esclaves et affranchis impériaux sous le Haut-Empire romain. Rôle politique et administratif*, Naples, 1970, p. 60-63.

affranchis ou des ingénus pérégrins, et ceux qui, après Th. Mommsen, pensent que les esclaves étaient admis dans les flottes sous Auguste et Tibère.

Pour P. R. C. Weaver, dont nous ne résumerons pas la démonstration mais seulement les conclusions essentielles, la séquence *cognomen* sans prénom + *Caesaris* indique *toujours* un nom d'esclave[130]. C'est le cas aussi, probablement, de ces quelques rares inscriptions, où la mention de la fonction suit immédiatement le nom, par exemple *Halotus ex paedagogio Caesaris*[131]. Dans ces conditions, la nomenclature de *Malchio*[132] indique *obligatoirement* un esclave; il en va de même pour les *agnomina* en *-ianus*, signe certain que les esclaves qui le portent ont changé de maître, passant de celui qui est indiqué par l'*agnomen* à celui dont ils sont dits esclaves ou affranchis. Ce serait donc le cas d'Hilarus et d'Anthus[133]. Dans ces conditions, le statut des marins, sous Auguste et Tibère serait identique à celui des *corporis custodes*, tous esclaves, mais dont l'indication *seruus* n'apparaît jamais, alors que leur nomenclature comprend la séquence *cognomen* + *Caesaris* + *corporis custos*; il y aurait donc un parallèle net avec la nomenclature des triérarques que nous avons cités.

H. Chantraine est, sur la signification qu'on doit accorder à la nomenclature de *Malchio*, parfaitement d'accord avec L. Wickert et P. R. C. Weaver : il ne peut s'agir que d'un esclave[134]. Revenant, en outre, sur les arguments de ses devanciers, il montre facilement que, si l'interprétation de C. Cichorius était correcte, Malchio aurait dû s'appeler C. Iulius Malchio et non Malchio tout court. L'absence de *praenomen* et de *nomen* doit donc normalement indiquer un esclave[135]. Au demeurant, il est douteux que les inscriptions *CIL* IX, 41 et *AE* 1913, 24, rapprochées par C. Cichorius, renvoient à un seul et même personnage, ne serait-ce, entre autres raisons, qu'à cause du caractère fort commun du *cognomen*

[130] Voir P. R. C. Weaver, *Status nomenclature of imperial slaves*, *CQ*, XIV, 1964, p. 134-139, repris dans *Familia Caesaris, a social Study of the Emperor's freedmen and slaves*, Cambridge, 1972, notamment p. 51-52; 83 et 90-92.

[131] *CIL* VI, 8965.

[132] *Supra* p. 476.

[133] *Supra* p. 475.

[134] H. Chantraine, *Freigelassene und Sklaven im Dienst der römischen Kaiser*, Wiesbaden, 1967.

[135] Nous suivons ici la démonstration ultérieure de Chantraine dans *Kaiserliche Sklaven im römischen Flottendienst*, *Chiron*, I, 1971, p. 253-265.

Malchio. Enfin, les règles de la nomenclature montrent, contre D. Kienast, que les inscriptions incriminées d'Anthus, Helios, Caspius ne peuvent en aucun cas être celles de *liberti*, ne serait-ce qu'à cause de l'absence du *praenomen*, du gentilice, et de l'indication habituelle *lib.*, *l. ou libertus*. Quant à l'exemple de l'inscription *CIL* XII, 3179, avancé par D. Kienast, *Ti. Caesaris/diui Aug. f. Augusti/ miles missicius T. Iulius Festus*, pour prouver que la séquence *Caesaris + fonction* n'implique pas nécessairement une condition servile, on ne saurait la retenir puisque son propriétaire porte précisément les *tria nomina*. Malchio, Helios, Anthus et Caspius sont donc, très vraisemblablement, non des affranchis, mais des esclaves.

Le débat peut donc sembler tranché en faveur de ceux qui pensent, avec les spécialistes de la nomenclature servile, que les équipages du début de l'Empire appartenaient à la *familia* du Prince, et comprenaient des esclaves. Nous ne citerons ici que pour mémoire la thèse de N. Rouland, qui étudie l'utilisation des esclaves en temps de guerre, mais se fonde uniquement sur des sources littéraires et juridiques, sans examiner le moins du monde la documentation épigraphique, qui, précisément, pour l'objet de notre étude, est au cœur du problème[136]. La question serait donc résolue si S. Panciera n'avait émis des hypothèses qui changent la nature du débat[137].

L'opinion de S. Panciera

S. Panciera avance d'abord des arguments de vraisemblance[138]; l'un réside dans la coutume romaine qui excluait les esclaves du service armé, argument déjà examiné; l'autre voit une inco-

[136] N. Rouland, *Les esclaves romains en temps de guerre, Coll. Latomus*, 151, Bruxelles, 1977, suivi par G. Famiglietti, *Gli schiavi nell'esercito romano; principi e realtà, Labeo*, XXV, 1979, p. 298-309.

[137] Nous passons ici sous silence G. Vitucci, *Classis Misenatium. Qualche problema storico antiquario, Convegno Campi Flegrei*, Rome, 1977, p. 181-189, qui n'apporte rien de neuf au débat. Mentionnons aussi L. Casson, *Galley slaves, TAPhA*, XCVII, 1966 (1967), p. 35-44, qui partage l'opinion de C. Starr, mais n'avance pas d'arguments épigraphiques.

[138] S. Panciera, *Gli schiavi nelle flotte augustee, Convegno Classe*, 1967, p. 313-330.

hérence dans la posistion de Th. Mommsen : pourquoi, en effet, Auguste aurait-il, pour maintenir l'ordre en Italie et à Rome, créé des cohortes prétoriennes, ou urbaines, des Vigiles, qui, juridiquement, n'étaient pas sa propriété personnelle, alors qu'il l'aurait fait pour les flottes, politiquement moins utiles, techniquement moins efficaces et sans doute plus dispendieuses? Quant à l'expression *classis mea* des *Res Gestae*, on a vu ce qu'il fallait en penser. Du reste, ni Tacite ni Suétone ne semblent considérer la flotte différemment de l'armée; au contraire, l'insertion de la préfecture des flottes, dès l'origine, dans le cursus équestre, atteste le caractère de service public de la marine. Mais ces arguments, comme le reconnaît lui même S. Panciera, sont de peu de poids face aux difficultés épigraphiques.

On ne saurait, par exemple, accepter l'opinion de C. Cichorius, comme l'avait déjà montré L. Wickert, suivi de H. Chantraine : à supposer même que les deux épitaphes de Brindes (*CIL* IX, 41) et de Pouzzoles (*AE* 1913, 216) évoquent le même personnage, ce qui est fort douteux, rien ne nous assure que *Malchio* était déjà libre à son entrée au service comme triérarque. S. Panciera reconnaît aussi que l'*agnomen Liuianus* de l'inscription d'Anthus (*CIL* XII, 257) fait problème, et que les arguments avancés par D. Kienast sont peu convaincants.

En revanche, d'autres inscriptions sont de nature à modifier le débat : c'est le cas de *CIL* V, 1048, qu'il ne faut plus lire *Sestia/lini tr(ierarchi)/ [e]t lib(erti) Aug(usti)*, mais *Sestia (uxor)/Lini tr(ierarchi) /[d]e lib(urna) Aug(usta)* après la révision qu'en a donnée G. Brusin; c'est le cas aussi de *CIL* XI, 30 *Athenio de/ (triere) Danae, coro/narius, Quartae/ Aufidiae uxori suae/ beneuolenti(a) eius/ et honoris caussa/ fecit. H(ic) s(ita) e(st)*. Il s'agit bien clairement, dans ce deuxième cas, d'un pérégrin; c'est ainsi, bien sûr, qu'il faut aussi considérer Linus, dans la première inscription, après sa révision, et, pourquoi pas Caspius, dans l'épitaphe *CIL* VI, 8928 : *Caspius/ trierarchus/ Ti. Caesaris hic/ situs est*, car, ici, la nomenclature n'impose pas qu'il s'agisse d'un esclave.

Mais, et telle est la nouvelle hypothèse que propose de considérer S. Panciera, si Linus, Athenio et peut-être Caspius sont pérégrins, ne peut-il en aller de même pour Malchio, Helios et Anthus? On ne voit pas, en effet, pourquoi les pérégrins, qui servaient dans les flottes républicaines, et qui continuèrent à servir pendant tout l'Empire, auraient été exclus du service à la mer précisément pendant l'époque augustéenne. Dans ces condition, la séquence *cogno-*

men + *Caesaris* + *trierarchus* devient admissible, puisque nous avons affaire à des ingénus[139].

Quelles conclusions tirer de ce long débat? On peut certainement oublier une grande partie des arguments échangés jusqu'à D. Kienast compris, car l'étude de la nomenclature des esclaves et des affranchis impériaux laisse penser, sans hésitation possible, que les inscriptions sur lesquelles porte le débat depuis Th. Mommsen appartiennent bien à des esclaves... sauf si l'on admet, avec S. Panciera, qu'il s'agit de pérégrins.

Cette hypothèse, en tout état de cause, n'est pas prouvée de façon *formelle*; elle est de nature, toutefois, à emporter l'opinion, si on la considère à la lumière d'autres arguments, notamment la coutume permanente, à Rome, d'exclure les esclaves du service armé. Sur ce point, nous ne partageons pas les conclusions de N. Rouland, qui ne peut citer, précisément, que des cas exceptionnels ou, au mieux, que des esclaves appartenant au service administratif. On peut, en revanche, mentionner le cas d'esclaves enrôlés illégalement dans la marine, et qu'il fallait châtier : une lettre de Pline (X, 29) nous apprend en effet que des événements de ce type se produisaient parfois, embarrassant fort les autorités romaines[140].

[139] Il resterait à expliquer la séquence *Trierarchus Liuianus*, pour laquelle S. Panciera accepte, semble-t-il, les arguments de L. Wickert (*supra* p. 478). Toutefois, sur ce point, H. Chantraine semble avoir réglé la question : étudiant la position des *agnomina* par rapport à la fonction exercée, il constate, en effet, que cette position, pas plus que l'indication de la profession, n'est fixée. «Sie lässt vermuten, dass die Agnomina ebensowenig wie Angabe der Funktion fester Bestandteil der Nomenklatur sind und daher in gleicher Weise keinen festen Platz in ihr hatten». Cet argument, semble-t-il, n'a pas été examiné par S. Panciera alors qu'il renforce évidemment la thèse du savant italien puisqu'il exclut un lien nécessaire entre *trierarchus* et *Liuianus* (M. Chantraine, *Freigelassene* ... p. 36). M. Chantraine a d'ailleurs lui-même réfuté la démonstration de L. Wickert (*ibid.* p. 364). Dans ces conditions, rien n'interdit formellement de lier *Caesaris* à *trierarchus* dans l'inscription d'Anthus.

[140] Rouland p. 75 cite le cas des musiciens de la flotte, esclaves dans Cicéron, *In Q. Caecilium*, XVII, 55; le cas, évidemment, ne prouve rien car les musiciens peuvent ne pas être des combattants; quant aux nombreux esclaves enrôlés dans la marine depuis 89 avant J.-C. (p. 70), on aimerait savoir à quelle source ils sont puisés, si on excepte la guerre de 36 (*supra*). Le cas de *CIL* X, 3646 et 3654, où est employé le mot *uerna* ne prouve rien du tout puisque les matelots en question portent les *tria nomina* et que le mot *uerna* a là un tout autre sens, comme l'avait bien vu *Starr* p. 69-70. Quant au texte du *Digeste*, selon lequel les esclaves sont interdits de tout service armé, N. Rouland p. 70 affirme qu'il ne concerne pas la période augustéenne; encore faudrait-il le montrer. Cf. J. F. Gilliam, *Enrollment in the*

Si l'on admet, en outre, avec S. Panciera, qu'il y avait, dès le début de l'Empire, des citoyens dans les flottes[141], on voit que l'hypothèse d'équipages pérégrins offre une vraisemblance suffisante, et pour notre part nous l'adopterons.

Au demeurant, nous voudrions rappeler ici que le débat, depuis Th. Mommsen a porté essentiellement sur trois ou quatre inscriptions, ce qui le rend peut-être un peu démesuré. Quand bien même il y aurait eu, à l'époque des guerres civiles, voire au tout début de l'Empire, un très petit nombre d'esclaves triérarques, à côté d'ingénus, il pourrait s'agir de cas exceptionnels, vestiges d'une situation de crise. Rappelons au demeurant que, durant tout l'Empire, ce fut le cas de la marine de commerce, où esclaves et ingénus servaient les uns à côté des autres sur les mêmes bateaux[142]. Ceci peut d'ailleurs expliquer cela : il n'est pas exclu, en effet, que les amiraux des guerres civiles, manquant d'hommes compétents, aient recruté, comme officiers, des spécialistes de condition servile, bons connaisseurs des choses de la mer, dont la marine commerciale avait un nombre important. Dès lors, utiliser la possibilité, au demeurant réduite à de très rares cas non certains, de la présence d'esclaves dans les flottes pour faire de la marine augustéenne un instrument de pouvoir personnel, à usage domestique strictement policier, et non une *militia*, nous paraît abusif. La flotte n'est pas une *res priuata* du premier empereur, mais un service de l'armée, comme l'hypothèse féconde de S. Panciera permet de le supposer.

La même conclusion vient à l'esprit, si l'on considère le statut juridique des préfets qui commandent désormais les flottes : il s'agit, dès l'origine, de chevaliers et non d'affranchis, encore moins d'esclaves, à la différence de ce qui s'était passé pendant les guerres civiles, où l'affranchi Ménodore avait joué un rôle non

Roman imperial army, Eos, Symbolae Raphaeli Taubenschlag dedicatae, XLVIII, II, 1956 p. 207-216.

[141] S. Panciera, *Sulla pretesa esclusione dei cittadini romani dalle flotte italiche nei primi tempi dell'impero, Rendiconti dell'accademia nazionale dei Lincei*, XIX, 1964, p. 316-328. Nous n'insistons pas ici sur cet article, car la datation des trois inscriptions mentionnées par S. Panciera n'est pas assurée, en tout cas non attestée pour l'époque augustéenne. Le fond de la démonstration reste toutefois convaincant.

[142] *Digeste* IV, 9-7; IX, 4-19²: «*Si seruus tuus nauem exercueris*», Digeste XIV, 1 ^4.16.22^ : *le magister* d'un navire peut être esclave.

négligeable. Désormais tous les préfets sont des chevaliers[143], et, comme l'a bien vu C. Starr, ils ne sont pas, sur ce point, différents, juridiquement, des légats de légions, qui tirent leur *imperium* d'une délégation de l'Empereur[144]. Ajoutons qu'ils ne nous paraissent guère différents des préfets de cohortes ou d'ailes, qui portent le même titre. Il s'agit donc, bien évidemment, d'officiers qui ont une fonction militaire, et non civile.

Un projet à long terme

Qu'Auguste ait voulu, après Actium, maintenir en état opérationnel une marine avec laquelle il venait de conquérir l'Empire, qu'il ait voulu établir une force navale permanente, de nature *militaire* et non privée n'a pas de quoi, en vérité, étonner beaucoup : il s'agissait, en effet, de remédier aux défauts du système républicain en ce domaine aussi, et, de ce point de vue, Auguste ne fait que prolonger l'œuvre de réforme qu'il entreprend dans l'organisation de l'Etat. Quand on songe, en effet, au handicap qu'avait constitué, pour le jeune Octavien, l'absence d'une flotte de guerre au début de sa conquête du pouvoir, quand on songe aussi qu'avant lui César avait connu les mêmes difficultés, on comprend mieux que le nouveau maître du monde ait voulu instituer un système naval permanent, sur lequel il pût compter en cas de crise. A cet égard, il nous semble révélateur de constater que l'organisation des flottes augustéennes répond aux lacunes que nous a révélées notre brève étude sur la marine républicaine, au dernier siècle avant notre ère.

Qu'avons-nous remarqué, en effet? Le système ancien qui venait de s'écrouler au cours des guerres civiles était essentiellement victime de deux défauts : l'improvisation et le déséquilibre géographique.

Improvisation parce que, malgré des ressources navales importantes, on attendait toujours la crise pour lever les hommes et rassembler les bateaux; improvisation aussi parce que le commandement n'était pas spécialisé, que le budget n'était pas prévu, les bases pas entretenues, ou inexistantes.

[143] H.-G. Pflaum, *Les Procurateurs équestres op. cit.* p. 41. Liste des préfets *infra* p. 673.

[144] *Starr* p. 31.

Déséquilibre géographique, parce que l'essentiel des ressources en marins et en bâtiments était concentré en Orient, alors que l'Occident, et tout particulièrement l'Italie, constituaient une zone démunie. Ce défaut joint à l'improvisation de l'organisation provoquait évidemment une indisponibilité opérationnelle permanente, surtout en Occident, où la longueur des lignes de communication, et l'absence de bases interdisaient toute concentration navale. De surcroît, un tel déséquilibre géographique se traduisait, en cas de crise intérieure, par un déséquilibre politique. Non pas que les alliés maritimes d'Orient ne fussent dociles : ils n'avaient d'ailleurs pas le choix. Mais qui tenait l'Orient tenait la puissance sur mer. On le vit bien en plusieurs occasions : la première guerre de Mithridate, la guerre entre César et Pompée, celle entre les triumvirs et les Républicains.

La seule force navale organisée, en Occident, mais peut-être constituée, en bonne part, de bateaux et d'équipages orientaux[145], fut celle de Sextus Pompée. Mais le problème resta le même, puisque cette armada était en guerre contre le pouvoir dominant en Italie; elle était d'ailleurs d'autant plus dangereuse qu'elle était plus proche géographiquement de Rome et qu'elle pouvait couper facilement ses lignes de ravitaillement, ce que le fils de Pompée, bien sûr, ne manqua pas de faire. Il fallait donc que l'Italie eût une flotte, et que cette flotte fût permanente. Tous les efforts d'Octavien et d'Agrippa, pendant la lutte contre Pompée, visèrent à constituer une telle force maritime[146].

Comment s'étonner, dans ces conditions, que le système créé par Auguste ait tenté de pallier, d'ailleurs avec succès, les défauts du système antérieur, et que l'organisation navale mise sur pied par l'Empereur ait voulu maintenir en état opérationnel le dispositif qui venait de faire ses preuves pendant les guerres civiles?

A partir d'Auguste, en effet, l'Italie retrouve sa supériorité navale d'antan, même s'il est vrai que, pour l'essentiel, le recrutement des marins, au moins pendant les trois premiers siècles de

[145] Pour une part importante, les forces de Sextus sont composées de bateaux mis à sa disposition par les Républicains, après Philippes (Appien, *BC* V, 2; Velleius II, 77). Il s'agit donc de bateaux orientaux. Divers marins venus de toute la Méditerranée se sont en outre joints à lui dès 42 (Appien, *BC* IV, 85). Pour une bonne part, aussi, il devait s'agir de Grecs et d'Orientaux, comme d'ailleurs son principal lieutenant, Ménodore.

[146] Dion XLVIII, 49-50; Appien, *BC* V, 80.

l'Empire, reste axé sur les provinces orientales[147]. N'importe. Jusqu'à la fin du Principat, au moins, la force maritime principale reste basée *en Italie*, redonnant à la péninsule la suprématie sur mer. En outre, les *classes* sont désormais permanentes, avec une organisation stable, et un budget régulier[148].

Il est donc curieux de voir nombre d'historiens de l'Antiquité s'étonner du maintien, sur pied de guerre, et au sein d'une institution permanente, d'une marine qui n'avait plus d'adversaires potentiels. Auguste ne pouvait prévoir l'avenir, et la stabilité d'une institution navale en bon état de marche parait à toute éventualité. Végèce ne laisse d'ailleurs pas de l'affirmer, prouvant, nous l'avons vu, que le concept de dissuasion était déjà fort clair dans l'esprit des responsables de l'Etat[149].

On ne se demandera pas vraiment, dans ces conditions, si le vainqueur d'Actium se préoccupait surtout de maintenir un pouvoir absolu sur mer comme sur terre[150], ou s'il cherchait d'abord à maintenir la paix et la sécurité de ses sujets, thèmes chers à Auguste et ses propagandistes[151] : il est bien clair que les deux désirs sont liés indissolublement et que la paix sur mer reposait sur une flotte puissante, instrument efficace du pouvoir impérial. C'est pourquoi l'intérêt militaire de la marine, après Actium, nous paraît indiscutable. L'organisation permanente de deux flottes correspond, sur mer, à l'organisation permanente, sur terre, d'une armée en disponibilité constante, à la différence de ce qu'était l'*exercitus* républicain, même après les réformes mariennes[152]. Il s'agit pour Auguste de créer un système nouveau, stable, sur lequel on puisse compter à tout moment, sans avoir recours à l'improvisation, cette tare du régime sénatorial finissant. La création de deux flottes permanentes, à Misène et à Ravenne, rend à l'Italie sa supériorité maritime et sa sécurité; elles assurent en même temps la *Pax Augusta* et, comme telles, participent d'un pro-

[147] Cf. *infra* p. 532 sqq.

[148] Il n'existe aucune donnée précise sur le budget de la marine; cf. A. Garzetti, *Aerarium e fiscus sotto Augusto. Storia di una questione in parte di nomi, Athenaeum*, XLVI, 1953, p. 298-327; M. Corbier, *L'aerarium Saturni e l'aerarium militare, Coll. de l'Ecole Française de Rome*, 24, Rome, 1974.

[149] *Supra* p. 331.

[150] C'est l'opinion de C. Courtois.

[151] C. Starr, cf. *supra* p. 473-474.

[152] Sur ce point, on verra J. Harmand, *op. cit.*

jet à long terme, politique et militaire, au même titre que l'armée de terre.

Une construction progressive

Il serait étonnant, toutefois, que ce projet fût sorti tout armé de la tête du Prince, en une seule fois, et de façon définitive. L'histoire de la marine impériale à ses débuts montre au contraire qu'on a tâtonné pendant un certain temps.

La division de la flotte en deux escadres remonte à l'époque des guerres civiles, peut-être même à un projet de César, puisque celui-ci avait déjà établi une partie de ses forces en Mer Ionienne, et l'autre dans l'Adriatique[153]. En 39, Octavien reprit ce dispositif, plaçant chaque flotte sous un commandement distinct[154], et il est fort possible que ce modèle ait servi lors de la constitution des escadres de Misène et de Ravenne. Toutefois, le processus qui a conduit à l'établissement des deux principales *classes*, à partir des forces navales utilisées lors des guerres civiles, ne laisse pas de poser un certain nombre de questions.

Il est à peu près certain, nous l'avons vu, que l'utilisation du port de Ravenne comme base navale remonte à l'époque de César, et Octavien y construisit vraisemblablement une partie de sa flotte en 39-38[155]. La raison essentielle, nous semble-t-il, réside, à l'origine, non dans la position même de Ravenne à l'extrémité de l'arc endolagunaire de l'Adriatique[156], mais dans l'existence même d'un vaste complexe portuaire naturel, sur une côte où, à l'époque, il n'existait guère de havre important avant Brindes. Au demeurant, l'excellente voie d'eau que constituaient le Pô et ses affluents permettait de faire venir du bois de l'intérieur de la Péninsule, comme ce sera encore le cas à la fin de l'Antiquité, à l'époque de Théodoric[157]. En outre, après la guerre contre Sextus, le port de Ravenne se révéla vraisemblablement une excellente base de départ pour les opérations combinées en Dalmatie qu'entreprit Octavien[158].

[153] Appien, *BC* II, 41 ; cf. V. Chapot *op. cit.* p. 42.
[154] Appien, *BC* V, 78-80; cf. *Starr* p. 30-31.
[155] *Supra* p. 178.
[156] Telle est, du moins, la position de G. Susini, *Miseno e Ravenna : Parallelo critico delle fonti, CCAB*, 1967, p. 367-379.
[157] Cassiodore, *Variae* V, 16.
[158] *Supra* p. 350.

Les débuts de Misène, en revanche, sont plus obscurs, comme on s'est plu quelquefois à le souligner[159]. Les sources sont, en effet, beaucoup plus lacunaires, et nous avons vu plus haut les raisons qui doivent conduire à rejeter l'idée d'une fondation du port avant le début des années 20 avant J.-C.[160]. Or, à notre sens, le *Portus Iulius*, création provisoire liée exclusivement aux événements de 36, construit au demeurant en structures légères, et sans doute périssables, au bord d'un bassin peu profond, ne peut avoir servi bien longtemps après Actium, si même il était encore en activité à ce moment[161].

Tacite, en revanche, signale le détachement à Fréjus des bateaux pris par Octavien lors de la bataille d'Actium. Le choix d'un tel endroit a, bien souvent, suscité quelque perplexité : la position paraît, évidemment, fort excentrée vers l'ouest. Il est néanmoins certain que cette flotte était opérationnelle, puisque Tacite précise qu'elle fut envoyée à Fréjus, *ualido cum remige*[162].

Il est possible, comme on l'a vu, que la flotte basée à Fréjus ait été utilisée lors de la soumission des peuples cantabriques, mais on n'en a pas de preuve formelle[163]. De toute façon, un tel projet, à supposer qu'il ait existé déjà dans l'esprit d'Octavien, après Actium, ne pouvait suffire à justifier à lui seul le choix d'une position comme Fréjus. Nous croirions plus volontiers que, comme dans le cas de Ravenne, la nécessité a créé l'occasion : le *Portus Iulius* était déjà fort probablement hors d'usage; Rome n'avait plus de *naualia* et Ostie n'était pas encore le grand port qu'elle fut plus tard. Pouzzoles était encombré par le trafic commercial. Antium, Terracine, pouvaient accueillir des navires mais il fallait en abriter un nombre considérable, à une époque où les guerres civiles avaient multiplié les constructions navales. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, qu'on ait cherché à utiliser tous les moyens portuaires disponibles et Fréjus présentait l'avantage probable d'avoir déjà des installations en bon état de fonctionnement, s'il est vrai que le port avait déjà servi pendant les guerres

[159] O. Fiebiger *op. cit.*p. 291; *Starr* p. 13. En dernier lieu, J.-M. Roddaz, *loc. cit.* p. 182.

[160] *Supra* p. 187-188

[161] *Supra* p. 170-171.

[162] *Supra* p. 171. Cf. O. Fiebiger *op. cit.* p. 293.

[163] *Supra* p. 172. O. Fiebiger *op. cit.* p. 293. Starr p. 12. *Contra*, L. Wickert *art. cit.* p. 101.

civiles. Fréjus devait d'ailleurs servir de base navale jusque sous Néron[164]. Dans ces conditions, on peut essayer de proposer une chronologie, certes imprécise et hypothétique, mais vraisemblable, pour l'installation des flottes centrales.

L'escadre de Ravenne fut probablement l'héritière directe de celle qui était déjà basée lors des guerres civiles dans le grand port de l'Adriatique. Il n'y eut donc pas fondation nouvelle, mais continuité. La création d'une flotte à Misène, en revanche, a dû être plus tardive, malgré l'impression, sans doute fausse, que laisse le texte de Suétone : *classem Miseni et alteram Rauennae ad tutelam superi et inferi maris conlocauit* à partir duquel on a, bien souvent, considéré que les deux escadres centrales avaient été installées simultanément[165].

On n'entend pas, en effet, parler de Misène avant le début des années 10 au moins; sur ce point, bien des commentateurs affirment que la mort d'Agrippa en 12 constitue un *terminus ante quem* pour la fondation du port. On reconnaît volontiers le rôle d'Agrippa dans l'organisation des escadres romaines, la similitude et la proximité du *Portus Iulius* et de Misène[166] : même bassin interne, doublé par un avant-port, à quelques kilomètres l'un de l'autre. Si le rapprochement s'impose, si les deux projets portent sans doute la marque d'Agrippa, il ne s'ensuit pas nécessairement que ce dernier ait *effectivement* réalisé un projet qui devait être le sien; faute de mieux, toutefois, nous adopterons cette hypothèse.

Il ne s'ensuit pas que la flotte de Misène ait été créée par un transfert des bateaux de la flotte de Fréjus, comme on l'a souvent affirmé[167] : cette dernière, on l'a vu, avait encore une activité notable sous Tibère et la phrase de Tacite, décrivant à cette époque les forces de l'Empire laisse penser que l'escadre de Misène et celle de Fréjus existaient de façon concomitante. Rien ne permet de penser que la création de l'une a entraîné la suppression de l'autre.

Il resterait naturellement à savoir s'il n'y avait aucune autre

[164] *Supra* p. 173.

[165] Suétone, Aug. XLIX. *Supra* p. 187. L'idée de deux flottes créées en même temps apparaît chez O. Fiebiger, *op. cit.*, p. 291 et 295. Cf. *Starr* p. 14. Aussi G. Susini, *art. cit.* p. 367.

[166] *Starr* p. 1374; Wickert p. 103; Susini, *art. cit.* p. 368; M. Bollini *op. cit.* p. 46. J.-M. Roddaz, *loc. cit.*

[167] O. Fiebiger p. 295; *Starr* p. 13.

force navale dans la Mer Tyrrhénienne, avant la création de Misène, et c'est ce qu'il est impossible de décider sûrement. Les bateaux vainqueurs ou pris à Actium ne furent sans doute pas tous basés à Ravenne ou à Fréjus, et bien des ports durent les abriter, sans que nous en ayons trace. Il est d'ailleurs probable que nombre des vaisseaux qui existaient alors en Méditerranée furent désarmés, car la paix retrouvée n'exigeait plus des forces navales surabondantes[168]; de la même façon les légions voyaient aussi, à cette époque, leur nombre réduit.

Il apparaît, dans ces conditions que, même lié à un projet à long terme, la création des escadres permanentes fut une œuvre progressive dont les modalités ne se précisèrent que peu à peu. On en sera encore davantage persuadé en examinant le contexte politico-militaire de l'époque, et la carte du dispositif naval sous Auguste.

Le dispositif naval sous Auguste

Décrivant l'ensemble des forces romaines de l'Empire, sous le règne de Tibère, Tacite, après avoir évoqué l'existence des flottes de Ravenne et de Misène, puis celle de Fréjus, énumère les diverses légions stationnées dans les provinces. Il achève sa description, en ajoutant ces mots «*Apud idonea prouinciarum sociae triremes, alaeque et auxilia cohortium*»[169].

L'expression *sociae triremes*, naturellement, a été l'objet de commentaires nombreux : pour V. Chapot, par exemple, il s'agissait des flottes provinciales de la Méditerranée, que l'on nommait ainsi par opposition aux flottes italiques, plus tard appelées prétoriennes[170]. Il y aurait donc eu, avant le règne de Tibère, donc dès Auguste, des escadres provinciales, qui auraient complété le dispositif naval romain et exercé une présence permanente, là où les flottes centrales ne pouvaient intervenir.

Cette idée qui voit dans Auguste le créateur des flottes provinciales a été partagée par nombre de commentateurs, notamment par C. Starr; C. Courtois, en revanche, puis E. Sander et D. Kienast ont rejeté cette opinion, le premier voyant en Claude le créa-

[168] Voir J. Kromayer, *art. cit.*
[169] Tacite, *Annales* IV, 5.
[170] V. Chapot, *op. cit.* p. 54.

teur des flottes provinciales, le second accordant plutôt ce crédit à Néron[171]. Il faut donc revenir ici sur cette importante question.

Parmi les flottes provinciales de haute mer, trois s'excluent d'elle-mêmes, pour l'époque qui nous intéresse : la *Classis Britannica*, puisque la conquête de la Bretagne est d'époque claudienne; la *Classis Pontica*, puisque la main-mise sur le royaume du Pont n'est pas antérieure à Néron; celle de Maurétanie enfin, car l'annexion ne fut réalisée que sous Caligula et Claude. Il reste donc à examiner le cas de la flotte de Syrie, de la flotte d'Egypte, et des escadres fluviales.

Voulant montrer que la *Classis Syriaca* remonte à Auguste, C. Starr explique que la pacification de la Cilicie ne fut obtenue qu'à la fin du règne d'Auguste. «L'établissement d'une flotte pour surveiller la côte, où des insurrections ont lieu en 36 et en 52, semble un degré important dans la *pax Augusta*». Il y eut donc une flotte en Syrie, et l'escadre aux ordres de Piso, gouverneur de Syrie, en 19, ne peut avoir appartenu, selon C. Starr, qu'à la *Classis Syriaca*[172].

L'argumentation est évidemment spécieuse, car rien ne prouve formellement qu'il y avait dès cette époque une flotte syrienne dont la première mention certaine n'est pas antérieure au règne d'Hadrien[173]. Il se peut, en effet, que les bateaux de Piso aient appartenu à une des escadres centrales. On verra d'ailleurs plus loin que la *Classis Syriaca* n'existait encore probablement pas un demi-siècle après la mort d'Auguste. De ce qu'un groupe de bâtiments patrouillaient alors en Orient, il ne s'ensuit pas qu'il faille les identifier automatiquement avec ceux d'une *Classis Syriaca* encore incertaine.

La présence d'une flotte d'Egypte, dès le règne du premier empereur, est en revanche plus vraisemblable, malgré l'absence de témoignage formel pour étayer cette hypothèse. C. Courtois prétendait que cette escadre n'était pas antérieure à Claude[174]. C. Starr lui a, non sans raison, opposé un texte de Philon, dans lequel Flaccus, préfet d'Egypte sous Caius, affirme avoir à sa disposition

[171] Starr p. 124-166; *Courtois* p. 22-23 et 30-37; E. Sander, *Die Quellen des Buches IV 31-46 der Epitoma rei militaris des Vegetius, Rheinisches Museum*, XCIV, 1956, p. 155.

[172] *Starr* p. 115. Tacite, *Annales* II, 81.

[173] *Infra* p. 514. *Kienast* p. 88-89.

[174] *Courtois* p. 32.

de nombreuses forces terrestres et navales[175]. Significatif aussi serait le titre d'*Augusta*, par lequel est connue la *Classis Alexandrina*[176], et qui rappellerait ainsi qui en fut réellement le fondateur. Quoique ce dernier point du raisonnement ne soit pas absolument prouvé[177], on peut le tenir pour vraisemblable, et considérer, avec nos devanciers, que l'Empire a hérité des bateaux de l'escadre ptolémaïque, et de la potamophylacie, à laquelle la *Classis Alexandrina* fut ensuite associée.

Un papyrus d'Oxyrinchus (*P. Oxy.* 2820) pourrait bien corroborer cette hypothèse, si la restitution qui en a été proposée est exacte : il s'agit d'un fragment de texte historique, sans doute du second siècle, écrit par un auteur inconnu; le récit semble se rapporter à l'expédition en Mer Rouge d'Aelius Gallus et évoque la flotte de Cléopâtre après Actium. Le passage essentiel pour notre propos est le suivant :

κ[αὶ τὸ τῆ[ς
κλεο]πάτρας ναυ[τικὸν
μετὰ τὸν ἐκε[ίνης
θάνατον ὥσπ[ε]ρ
εἰκὸς ἐξημελ[η-
μένον πάλιν ἐξ-
ήρτυε.

[175] In Flaccum 163 : Ἐγὼ Φλάκκος εἰμί, ὁ πρὸ μικροῦ τῆς μεγαλοπόλεως ἢ πολυπόλεως Ἀλεξανδρίας ἡγεμὼν . . ., ὁ δυνάμεις πολλὰς πεζάς τε καὶ ἱππικὰς καὶ ναυτικὰς οὐκ ἀριθμὸν, ἄλλως ἀλλ' ὅσον δοκιμώτατον ἐν ὑπηκόοις ἔχων.

[176] *CIL* VIII, 21025; *IGRR* I, 1129; *AE* 1927, 180; *P. Mich.* VIII, 467; *BGU* 741.

[177] Le problème du titre des flottes peut se poser dans les mêmes termes que celui du titre des villes, notamment pour une épithète comme *Augusta*, fort répandue, et qui, dans le cas des fondations de cités, ne renvoie pas nécessairement à Auguste; (cf. B. Galsterer-Kröll, *Untersuchungen zu den Beinamen der Städte des Imperium romanum, Epigraphische Studien, 9*, p. 44-145, notamment p. 83). Le problème se pose pour Trèves, en particulier, qui porte le nom de *colonia Augusta*, mais dont le développement urbain n'est pas antérieur à Claude, semble-t-il (Cf. *TZ* 20, 1951 p. 75 et H. Cüppers, *Die Trierer Römerbrücken*, Mainz, 1959, p. 164). De son côté, P. A. Holder, *The auxilia from Augustus to Trajan, BAR*, int. ser. 70, 1980 a étudié l'attribution de l'épithète *Augusta* aux troupes auxiliaires (p. 14-15); il considère, pour sa part, qu'on doit distinguer deux groupes d'épithètes : l'un, de date ancienne, surtout en Orient, l'autre, de date plus récente, sans doute la fin du premier siècle ou le début du second, dans lequel *Augusta* aurait remplacé *Domitiana* après la *damnatio memoriae* du second fils de Vespasien. Cette attribution serait toutefois rare. Si ces conclusions sont confirmées, on pourra penser, par analogie, que le titre de la flotte d'Egypte remonte bien à une date ancienne.

« Il rééquipa la flotte de Cléopâtre, dont l'entretien, comme on pouvait s'y attendre, avait été négligé après la mort de la reine».

Si l'attribution à Aelius Gallus est exacte, nous avons ici la preuve que la flotte Lagide, d'ailleurs épargnée par la fuite de Cléopâtre à Actium, a formé le noyau de la marine romaine d'Egypte[178].

Qu'en est-il sur les fleuves du *limes*? Nous avons vu l'importance de la *Classis Germanica* lors de la phase initiale de la conquête, et Auguste se glorifie d'ailleurs dans les *Res Gestae* d'avoir, le premier, fait naviguer des vaisseaux sur l'Océan du nord[179]. L'existence d'une flotte de Germanie, sous Auguste est prouvée par de trop nombreuses sources pour qu'on songe à la discuter[180].

Il n'en va pas de même, en revanche, pour les flottes du Danube. Nous avons vu, il est vrai, le rôle de la flotte dans l'avance romaine sur la Save, et l'importance de Siscia comme base navale lors de la conquête de la Dalmatie, avant Actium[181]. On en a déduit, bien entendu, que la *Classis Pannonica* avait alors vu le jour, et s'était, à une époque indéterminée, mais sans doute dès le règne d'Auguste, transportée sur le Danube, d'autant que l'Empereur évoque, dans ses *Res Gestae*, sa main mise sur les régions comprises entre l'Adriatique et ce fleuve[182]. Une telle fondation de l'escadre pannonienne à cette époque allait parfaitment avec l'idée, très répandue, que le Danube avait été occupé dès le règne d'Auguste.

Toutefois, la relecture, par E. Toth et G. Vekony, de «l'inscription de Drusus», à Aquincum, a bouleversé cette théorie en montrant que cette pierre, sur laquelle reposait la chronologie de l'occupation romaine en Pannonie et que l'on croyait dédiée à Drusus, était en réalité de l'ère flavienne[183]. Au demeurant, les fouilles sur

[178] Cette restitution est celle proposée par N. Lewis, *P. Oxy. 2820 : Whose Preparations, GRBS*, 16, 1975, p. 295-303, qui reprend la transcription de M. Treu, *Nach Kleopatras Tod (P. Oxy. 2820), Chiron*, 3, 1973, p. 221-233 (attribution des faits à Cornelius Gallus). Sur la marine lagide, voir maintenant E. van't Dack, H. Hauben, *L'apport égyptien à l'armée navale lagide, Das ptolemäische Ägypten*, Mayence, 1978. Sur la potamophylacie, *supra* p. 403 sqq.

[179] *Res Gestae* XXVI, 4.

[180] Velleius II, 106 3; Pline, *HN* II, 167; Tacite, *Annales* I, 60; II, 5 et 6.

[181] *Supra* p. 298.

[182] *Res Gestae* XXX, 1. Cf. *Starr* p. 138-9.

[183] E. Toth, G. Vekony, *Beiträge zu Pannoniens Geschichte im Zeitalter des Ves-*

le *limes* hongrois montrent clairement l'absence de tout matériel d'époque augustéenne le long du fleuve, de sorte que plus personne ne croit maintenant à l'existence d'établissements militaires permanents près du cours d'eau au début de notre ère[184]. Dans ces conditions, il serait fort surprenant que la flotte ait, dès Auguste, patrouillé de façon permanente sur une voie d'eau où aucune base ne pouvait l'abriter. Il est probable que seuls des détachements opéraient alors sur la Save et la Drave[185]. Peut-être d'ailleurs n'étaient-ils pas Romains, mais alliés.

Quant à la *Classis Moesica*, son existence à cette époque est postulée, selon C. Starr par un passage des *Pontiques* d'Ovide (IV, 7, 27), où le poète, exilé à Tomis, évoque une expédition contre les Gètes, à l'aide de troupes transportées par bateaux sur le Danube : *Fluminea deuecta Vitellius unda/intulit exposito milite signa Getis*[186]. C. Starr rappelle, en outre, que, selon Strabon, les Romains transportaient sur le fleuve l'équipement nécessaire à la guerre, lors de la conquête de ces régions[187].

Mais, outre le fait que nous ignorons si ces bateaux qu'évoquent Ovide ou Strabon étaient des bateaux de guerre, et même s'ils étaient romains et non indigènes[188], l'idée d'une présence romaine tout le long du Danube, et d'une chaîne de forts le long du fleuve à l'époque augustéenne est aujourd'hui complètement abandonnée, en Mésie comme en Pannonie. L'archéologie roumaine ou bulgare contemporaine montre, en effet, que le *limes* n'a

pasianus, Acta archaeologica Hungarica, XXII, 970, p. 133-161. L'inscription fut découverte et publiée pour la première fois par J. Szilagyi, *Die militärische Okupation von Aquincum und Nordostpannonien, Diss. Pann.* II, 10, 287 sqq. Budapest, 1938.

[184] J. Fitz, *Die Eroberung Pannoniens, ANRW*, II, 6, p. 543. D. Gabler, *Die Eroberung Pannoniens im Spiegel der Sigillata, Acta Archaeologica Hungarica*, XXII, 1970 p. 83-91 et D. Gabler, B. Lörincz, *Some remarks on the Danubian limes of the Ist and 2nd century, Arch. Ert.* CIV, p. 145-175. A. Mocsy, *Der pannonische limes, Probleme der neueren Forschung, Roman Frontier studies, BAR*, i.s. 71, 1980, p. 627-635. H. Ubl, *Der österreichische Abschnitt des Donaulimes. Ein Forschungsbericht* (1970-1979), *ibid.* p. 587-610. D. Gabler, *The structure of the Pannonian Frontier on the Danube and its developpment in the Antonine period. Some problems, ibid.* p. 637-654.

[185] *Supra* p. 298-299.

[186] *Starr* p. 130.

[187] *Supra* p. 361.

[188] Il n'est pas exclu, en effet, qu'ils aient pu appartenir à un prince allié mais on ne peut évidemment rien prouver.

guère été organisé avant Vespasien[189]. Le district douanier de la *ripa Thraciae*, pour sa part, n'a pas existé avant l'annexion du royaume Thrace, sous Claude[190]. Dans ces conditions, l'existence d'une flotte sur le Danube en aval des Portes de Fer, avec un réseau de bases le long du fleuve, paraît désormais, pour l'époque augustéenne, fort improbable.

Il reste donc peu de choses du schéma traditionnel des flottes romaines sous Auguste, tel que le décrit C. Starr, puisque, des escadres méditerranéennes, seule la flotte égyptienne a (peut-être) existé à cette époque. Des escadres fluviales, seule celle de Germanie était organisée; peut-être existait-il un embryon de force navale sur la Save. Les *sociae triremes* dont parle Tacite ne sauraient donc être les flottes provinciales qui, à cette époque, n'existaient pas encore, sauf exception.

Le terme de *sociae* ne devrait pourtant pas surprendre, car il correspond à une longue tradition navale à Rome. Les *socii nauales*, qui ont constitué l'essentiel de la marine «romaine» jusqu'aux guerres puniques n'avaient pas disparu au dernier siècle de la République, bien au contraire. C'est sur eux, on l'a vu, que comptaient les *imperatores*, tel Lucullus, lorsqu'ils devaient lever un contingent de matelots et construire des bateaux. C'est probablement à eux qu'Antoine devait une grosse partie de sa flotte, ce qui explique d'ailleurs le caractère fortement hellénistique de celle-ci, notamment la taille considérable des bords, car, on a pu le constater dans les chapitres précédents, l'essentiel de cette armada venait de Grèce ou d'Orient[191].

Doit-on croire, dès lors, que ces traditions navales ont disparu du jour au lendemain dans le bassin oriental de la Méditerranée, après Actium? Ce serait naturellement fort improbable, d'autant qu'une partie des vaisseaux d'Antoine a dû être démobilisée et les équipages pérégrins renvoyés dans leurs foyers; il est peu vraisemblable, en effet, que tous les navires pris à Actium aient été concentrés à Fréjus, que tous les équipages d'Antoine aient été

[189] *Supra* p. 304-305.

[190] Voir désormais B. Gerov, *Die Grenzen der römischen Provinz Thracia bis zur Gründung des aurelianischen Dakiens*, *ANRW*, 7, I, p. 212-240.

[191] Il en allait de même des équipages d'Octavien, dont une partie au moins était constituée de Grecs et d'Orientaux. Cf. une inscription dédiée, en latin et en grec, par les navarques et les triérarques qui ont combattu pour Octavien (*SEG* IV, 102) et P. Roussel, *Un Syrien au service de Rome et d'Octave*, *Syria*, XV, 1934 p. 33-74.

incorporés à la flotte romaine, à une époque où précisément on assiste à une réorganisation et une diminution du nombre des légions, dont le besoin immédiat pouvait paraître plus essentiel. Le texte de Tacite nous invite donc à penser qu'il existait encore, sous Tibère, des escadres «alliées» au sens républicain du terme, ce que seul C. Courtois a bien remarqué[192].

Les sources confirment d'ailleurs cette opinion, et on peut s'étonner qu'elles n'aient guère été exploitées, jusqu'à présent. Il existait, sous Auguste, une flotte indépendante en Judée, comme l'atteste très clairement un passage de Josèphe : le texte décrit, en effet, la mission d'inspection menée par Agrippa en 14 avant J.-C. dans les provinces orientales, et l'escorte que lui fit Hérode avec une petite flotte de guerre, qu'il avait équipée dans ses Etats[193]. D'autres princes vassaux ont pu entretenir des escadres alliées de Rome. Nous savons, par exemple, qu'il existait, sous Domitien, une escadre à Périnthe qui portait le nom de *Classis Perinthia* : il est possible qu'il s'agisse des restes d'une flotte thrace indépendante, incorporée dans la flotte romaine, sous Claude, avec l'annexion du royaume[194]. Le même cas se présenta d'ailleurs pour le royaume du Pont, dont la flotte constitua, sous Néron, le noyau de la *Classis Pontica*, au témoignage de Tacite[195]. Il est possible, de son côté, que Juba ait entretenu quelques bateaux avant l'annexion de son royaume, mais il s'agit d'une simple hypothèse.

C. Starr, de son côté, a supposé l'existence, sous Auguste, de flottes indépendantes en Lycie. Les inscriptions qu'il cite à l'appui de sa thèse ne sont toutefois pas probantes, car le grade de ναύαρχος qu'elles indiquent souvent n'est probablement plus, dans certains cas, qu'un titre administratif, sans charge militaire réelle[196]. En revanche, la présence de bateaux de guerre à Rhodes, pendant toute la période julio-claudienne, semble certaine : c'est ce qui ressort d'un certain nombre d'inscriptions de Lindos, échelonnées de 10 à 80 après J.-C., et dans lesquelles sont mentionnées

[192] *Courtois* p. 22-23 n. 2.

[193] Josèphe, *Ant. Juives* XVI, 16-21. Cf. J. M. Roddaz, *op. cit.* p. 465.

[194] *IGRR* I, 781. Sur l'annexion de la Thrace, voir désormais Chr. M. Danov, *Die Thraker auf dem Ostbalkan, ANRW*, II, 7, I p. 145. *Infra* p. 560.

[195] *Infra* p. 507-508.

[196] *Starr* p. 122 n. 33. Cf. *IGRR* III, 524; *IGRR* III, 495. Voir D. Magie, *Roman Rule*, II, p. 116 sqq.

des triémiolies[197]. Selon C. Starr et L. Casson, ces bateaux n'auraient eu qu'un rôle épisodique et honorifique, puisqu'il n'auraient été utilisés qu'à l'occasion de cérémonies[198]. Rien, toutefois, ne vient confirmer cette hypothèse : Rhodes était encore, sous l'Empire, une escale obligée pour se rendre en Orient[199] et la marine de l'île, qui avait un passé si prestigieux, pouvait encore tenir une place certes devenue modeste, mais importante pour le système de communications maritimes dans cette partie du bassin oriental de la Méditerranée. Un discours de Dion de Pruse, prononcé entre 79 et 82, montre que la marine de Rhodes avait, à ce moment, presque complètement disparu, mais les références à un passé proche, où la flotte était encore puissante, prouvent que Rhodes devait encore entretenir, au début du premier siècle, une escadre de triémiolies. De fait, des bateaux de la *Classis Rhodia* participèrent à la naumachie du lac Fucin sous Claude[200]. L'annexion de l'île, sous Domitien, devait porter un coup fatal aux derniers restes de cette marine indépendante, autrefois si puissante[201].

Telles sont, croyons-nous, les *sociae triremes* dont parle Tacite dans les *Annales*. Même la Sicile entretenait encore, semble-t-il, une *Classis Sicula*, sous Claude (Suétone, *Claude* XXI). L'Empire naissant n'a donc pas purement et simplement supprimé les traditions antérieures et les flottes «indépendantes» de l'Orient. Il les a

[197] Voir F. Hiller et M. Krispè, *Hellenoromaika ploia, Laographia*, 1923, p. 56-60
– 10 après J.-C. : *Fouilles de Lindos, II, Inscriptions*, Berlin et Copenhague, 1941, p. 56-60 (= *Lindos*).
– 23 après J.-C : *Lindos* 420 a.
– 45 après J.-C : Ch. Blinkenberg, *op. cit. supra* n° 36-37.
– 80 après J.-C : *Lindos* 445.
– époque flavienne : *IG* XII¹ 58; *IG* XII³, 104.
– époque romaine indéterminée : *Österreichische Jahreshefte* IV, 1901, 159 (Hiller, *art. cit.*, n° 2); Hiller n° 5 et 6 (= *IG* XII supp. n° 20).

[198] *Starr* p. 116-117; *SSAW* p. 131.

[199] Escale de Titus qui se rend en Syrie en 69 : Tacite, *Histoires* II, 12.

[200] Tacite, *Ann.* XII, 56. Suétone, *Claude*, XXI. Dion de Pruse, XXXI, 103 : οὐ γὰρ ὅμοιον ἑκατὸν νεῶν ἢ καὶ πλειόνων στόλον. Ἀποστεῖλαι καὶ πάλιν ἑβδομήκοντα καὶ τρίακοντα ἑτέρων, καὶ τοῦτον ἔσθ' ὅτε μὴ καταλύειν τριῶν ἢ τεττάρων ἐτῶν. Οὐδὲ συνεχῶς τριήρεις πλεῖν οὐ μέχρι Κύπρου καὶ Κιλικίας ἀλλ'ὁτὲ μὲν εἰς Αἴγυπτον, ὁτὲ δὲ εἰς τὸν Εὔξεινον, τὸ δὲ τελευταῖον ἐν αὐτῷ τῷ Ὠκεανῷ. Καὶ ὃ νῦν ἐφ'ἡμῶν ἰδεῖν ἔστι, μιᾷ καθ'ἕκαστον ἐνιαυτὸν ἢ δυσιν ἀφράκτοις ἀπαντᾶν εἰς Κόρινθον. Sur les triémiolies, voir *supra* p. 102.

[201] Sur cette annexion, D. Magie, *Roman Rule*, p. 569-570.

simplement intégrées à un système nouveau où l'Occident avait désormais la suprématie.

Le nouveau dispositif naval romain nous semble parfaitement cohérent avec l'ensemble du système diplomatico-militaire d'Auguste. On a bien souvent remarqué, en effet, les préférences du premier Empereur pour la création d'états tampons aux frontières, sans annexion directe, et l'on a pu mettre en évidence les liens de cette politique extérieure avec l'organisation de l'armée de terre et son dispositif en profondeur sur le terrain[202]. Toutes proportions gardées, il en va de même pour la marine, qui utilise les services d'escadres indépendantes, mais vassales, là où l'intervention directe est difficile, ou inutile, et où la création de flottes romaines propres ne s'impose pas encore. En Orient, où les traditions navales antérieures et où les ressources en hommes et en matériel sont considérables, l'Etat romain préfère laisser les tâches maritimes à des *socii*, tout en gardant sa propre marine comme réserve générale en cas de difficultés. Cette protection en profondeur, assortie d'un système d'états tampons, alliés de Rome, mais sous surveillance, est typique de la stratégie augustéenne.

Si d'ailleurs l'on considère l'ensemble de la politique du Prince, le poids de l'Occident et notamment de l'Italie dans l'organisation navale ne saurait étonner : il correspond à une nette prépondérance de la Métropole après Actium, qui s'exprime dans tous les domaines : économique, avec une prospérité certaine[203], sociale, par le recrutement d'une grande partie des cadres dirigeants[204], militaire, puisque les légions sont constituées alors surtout d'Italiens[205], religieuse avec la restauration des valeurs «romaines»[206]. Le «centre du pouvoir», selon une expression heureuse de R. Bianchi-Bandinelli, est bien dans la Péninsule, et l'on ne s'étonnera pas que les forces navales, elles aussi, y soient basées[207]. Au demeurant, le poids de l'Occident apparaît clairement dans les

[202] E. N. Luttwack, *The grand strategy of the Roman Empire, from the first century AD to the third*, Baltimore et Londres, 1976, notamment p. 127 sqq.

[203] Tenney Frank, *An economic survey, op. cit.* V, p. 18-22; M. Rostowtzeff, *A social and economic history, op. cit.* p. 45-48; P. Petit, *La paix romaine*, Paris, 1971, p. 305.

[204] J. Gagé, *Les classes sociales dans l'Empire romain*, Paris, 1971², p. 69 sqq.

[205] G. Forni, *Il reclutamento, op. cit.* app. B, tab. 1.

[206] J. Gagé, *Apollon Romain* Paris, 1955, p. 499-522; id. *Apollon impérial, ANRW*, II, 17,2, p. 561-630.

[207] Cf. *supra* p. 311 sqq.

événements militaires du temps. Commentant l'important ouvrage de H. D. Meyer sur la politique extérieure d'Auguste, P. A. Brunt a bien montré quelle illusion se cache derrière la doctrine officielle de la *Pax Augusta*[208]. Loin d'être strictement défensive, comme on le croit trop souvent en se fiant au conseil que l'Empereur mourant aurait laissé à son successeur, et par lequel il lui recommandait de ne plus étendre les conquêtes[209], la politique extérieure augustéenne a d'abord été offensive et seul le désastre de Varus a pu changer son cours. Mais, naturellement, il ne pouvait être question de tout entreprendre à la fois : c'est donc l'Orient qui a été relativement négligé du point de vue militaire, l'Empire se contentant, avec les Parthes, de la restitution des aigles et du réglement de la question d'Arménie. Les conquêtes augustéennes, en revanche, ont toutes eu lieu en Occident, où le nombre des légions est d'ailleurs infiniment plus important à cette époque qu'en Orient[210]. Est-il étonnant, compte tenu de ce que nous savons sur le rôle de la marine dans la logistique de l'armée, que les forces navales de l'Empire soient concentrées elles-aussi en Occident, et que l'Orient soit laissé à la garde des alliés? Les opérations de Germanie ont fait un usage considérable des flottes militaires, et ce n'est pas un hasard si Auguste ne mentionne qu'elles dans le testament d'Ancyre[211]. La création d'une base navale à Aquilée, qui disparaitra vers le milieu du siècle[212], est probablement liée aux opérations dans l'arc Alpin et en Rhétie, car on ne pouvait choisir meilleur port pour ravitailler l'armée et acheminer le matériel vers le théâtre des événements. Peut-être en va-t-il de même à Fréjus, à l'autre bout des Alpes; non que la flotte, bien sûr, ait joué un rôle direct dans la conquête, mais elle pouvait avoir une importance certaine dans la logistique du dispositif romain[213]. Mentionnons, pour finir, les opérations contre les Can-

[208] H. D. Meyer, *Die Aussenpolitik des Augustus und die augusteiche Dichtung*, Cologne, 1961, Compte-rendu par P. A. Brunt, *JRS*, 1963 p. 170-176. Voir aussi *contra* H. E. Stier, *Augustusfriede und römische Klassik, ANRW*, II, 2, p. 3-54.

[209] Dion LVI, 41; cf. P. A. Brunt p. 172.

[210] J. Szilagyi, *Les variations des centres de prépondérance militaire dans les provinces frontières de l'Empire, Acta antiqua Hungarica*, II, 1953, p. 117-223.

[211] *Supra* p. 356-360. Cf. C. M. Wells, *The German policy of Augustus*, Oxford, 1972.

[212] *Supra* p. 215.

[213] Sur ces opérations contre les peuples alpins, L. Harmand, *L'Occident romain*, Paris, 1970 p. 47-53.

tabres, où la marine a tenu sa place[214], et nous constaterons que toutes les entreprises navales de l'époque ont eu lieu en Occident. Il est bien clair, dès lors, que le dispositif augustéen était directement lié à la politique militaire du temps.

La politique du Prince, en matière maritime, nous paraît donc caractérisée par des considérations d'ordre différent, mais complémentaire : le souci d'éviter le retour des erreurs passées et une vision nouvelle, à long terme, de l'importance stratégique des flottes se sont ajoutés au besoin immédiat de disposer de forces navales pour des opérations d'envergure, où la marine jouait un rôle obscur mais certain. Le basculement du dispositif naval de l'Orient vers l'Occident s'explique ainsi de deux façons, par une vision stratégique à long terme et par des besoins tactiques immédiats. Quoi d'étonnant si le caractère militaire des flottes de cette époque paraît évident et si, en revanche, leur organisation ne s'est pas effectuée d'un coup, mais petit à petit, en fonction des nécessités du moment[215]? Celles-ci devaient d'ailleurs changer avec les successeurs d'Auguste, dont le dispositif n'était pas destiné à se perpétuer sans modification.

Les politiques navales sous Claude et Néron

Les deux premiers successeurs d'Auguste ne semblent guère avoir sensiblement modifié le dispositif établi par le fondateur de la dynastie. L'état des forces de l'Empire sous Tibère, dressé par Tacite, montre qu'en ce domaine, il n'y avait pas eu, semble-t-il, une grande évolution depuis le début du Principat[216]. Aucune source, en tout cas, ne nous permet d'en juger autrement. Quant au bref règne de Caligula, il ne semble pas non plus avoir, en matière d'armement maritime, sensiblement modifié le cours des choses.

On prête en revanche assez souvent à Claude l'initiative de changements fondamentaux dans la politique navale de l'Empire. Pour Th. Mommsen déjà, ce prince avait en effet modifié la nature de la marine en recrutant des pérégrins, élevant la flotte du rang d'instrument domestique à celui de véritable institution mili-

[214] *Supra* p. 351.

[215] Sur l'opportunisme et la prudence de la politique extérieure d'Auguste, voir les bonnes analyses de J.-M. Roddaz, *op. cit.* p. 478-484.

[216] *Supra* p. 492.

taire[217]. Dans la mesure, toutefois, où nous pensons avoir suffisamment démontré que les *classes* étaient, dès l'origine, partie intégrante de l'armée romaine, et que la présence de citoyens et de pérégrins est probable dès le règne d'Auguste, l'opinion de Th. Mommsen sur les changements qu'aurait indroduits Claude dans la nature de la marine ne nous semble pas devoir retenir plus longtemps l'attention.

Plus intéressante à discuter nous paraît, en revanche, l'idée contraire défendue par M. Sherwin-White, puis par C. Starr, selon laquelle la flotte aurait, avec Claude, peu à peu perdu le caractère militaire qu'elle avait au début de l'Empire[218]. Pour M. Sherwin-White, en effet, la préfecture de la flotte, à l'origine poste purement militaire, normalement tenu après la préfecture du camp[219], devint une charge civile lorsque Claude l'intégra dans le *cursus* procuratorien[220]. Dès le règne de Tibère, d'ailleurs, il ne s'agissait plus, surtout pour la flotte de Misène, que d'une charge domestique, exercée par des affranchis[221]; la marine, d'abord dirigée par un préfet unique, comme en témoigne, dans les inscriptions du début de l'Empire, le titre de *praefectus classis*, sans que soit précisée l'escadre concernée[222], aurait été confiée à deux préfets distincts, la flotte de Misène devenant surtout, pour Tibère, réfugié à Capri, le mode de transport privilégié de la cour, donc un instrument essentiellement domestique dirigé par des affranchis. Cette idée est reprise, quoique de façon moins catégorique, par C. Starr qui pense, lui aussi, que le commandement des deux escadres centrales devient, à partir de Claude, un poste semi-administratif, qui a perdu en partie son caractère militaire.

La première objection qui vient à l'esprit est que cette théorie

[217] Th. Mommsen, *Schweizer Nachstudien, Hermes*, XVI, 1881, p. 462-467. Pour L. Wickert *art. cit.* p. 108 n. 5, la militarisation des flottes remonterait à l'époque de Tibère, car l'existence du diplôme I, de 52, attribué au matelot *Sparticus Diuzeni f.* ne s'explique que si ce marin avait accompli son temps de service qui n'était, en tout état de cause, que de 10/11 ans sous Claude, ce qui oblige à supposer un engagement sous Tibère. Cet argument, tout à fait valable, va de soi si l'on considère, comme nous, que la militarisation des flottes est effective dès le règne d'Auguste.

[218] M. Sherwin-White, *Procurator Augusti, PBSR*, XV, p. 11-26; *Starr* p. 32-33.

[219] A. von Domaszewski, *Rangordnung, op. cit.*, p. 112 sqq. *Dessau* 2688.

[220] *Dessau* 2702 (cf. Tacite, *Annales* XIII, 30). *Dessau* 2815.

[221] *Dessau* 1986 (cf. Pline *HN* IX, 62); *Dessau* 2815.

[222] *Dessau* 2676; 2688; 2693; *CIL* XI, 711; voir la liste de Pflaum, *Carrières* p. 1041-1042.

ne tient aucun compte de l'apparition, sous Claude précisément, des diplômes militaires, dont le premier est justement consacré aux marins de la flotte de Misène[223]. C'est d'ailleurs sur l'existence de ce diplôme que Th. Mommsen fondait son opinion d'une militarisation de la marine, sous Claude.

Au demeurant, et malgré sa nature domestique, à l'origine, le titre de *procurator* recouvre dès cette époque deux réalités différentes. Les amiraux sont d'ailleurs *procurator* et *praefectus*, ce qui témoigne de leur double fonction, à la fois militaire et administrative, et n'est pas sans exemple dans les charges provinciales : s'il est vrai que, sous Auguste, les légats chevaliers d'Auguste, revêtus d'un *imperium*, sont appelés *praefecti, pro legato* ou, plus tard, *praefecti pro legato*, alors qu'est nette la distinction avec les *procuratores* dont la charge est officiellement domestique et patrimoniale, cette distinction tend à s'effacer, dès lors que les deux titres sont conférés à la même personne, comme l'a bien vu A. H. M. Jones[224]. Le préfet d'Egypte, celui de Judée avaient des fonctions financières, et il en était sans doute de même des divers *praefecti* de provinces[225]. Le titre de *procurator* et *praefectus* ou *procurator* et *pro legato* apparaît d'ailleurs, sous Claude, en Rhétie et en Tingitane[226]; on le trouve aussi, plus tard, dans d'autres provinces[227]. Dès lors, la généralisation, sous Claude, des fonctions procuratoriennes correspond plus vraisemblablement, selon A. H. M. Jones, à un changement de nomenclature qu'à un changement réel de fonction, l'empereur ne faisant qu'officialiser une situation de fait. Dans certains cas, comme en Egypte, c'est le titre seul de préfet qui demeure; il reste que ces préfets étaient intégrés dans la carrière procuratorienne sans perdre leur fonction militaire : l'exemple de la Sardaigne et de la Tingitane est net. Il en va de même des flottes de Ravenne et de Misène : leurs amiraux, devenus procurateurs, n'en restaient pas moins des officiers de l'armée[228].

[223] *Dessau* 1986. *CIL* XVI, 1.

[224] A. H. M. Jones, *Procurators and prefects in the early Principate in Roman government and law*, Oxford, 1968, p. 117-125. *Praefectus et pro legato : Dessau* 105; *CIL* X, 7351; *Dessau* 2684; *praefectus pro legato* (sous Néron) : *Dessau* 235; 8902; 9196 (cités par Jones).

[225] Philo, *In Flaccum* 4; Josèphe, *Ant. Juives* XVIII, 60; *BJ* II, 175.

[226] *Dessau* 1348 et *AE* 1924, 66.

[227] *Dessau* 1352-1353.

[228] Voir H.-G. Pflaum, *Les procurateurs équestres*, p. 41.

La présence d'affranchis dans leurs rangs ne change rien à l'affaire[229]. P. R. C. Weaver, puis G. Boulvert ont pu démontrer, non sans raison, que les procurateurs affranchis jouissaient des mêmes prérogatives que les procurateurs chevaliers dans leurs fonctions, même lorsqu'ils n'étaient pas chefs de service, mais en second derrière un officier équestre, tout particulièrement au premier siècle[230]. A l'époque de Claude, la nomination d'un affranchi impérial à la tête de la flotte de Misène – mesure qu'il ne faut d'ailleurs sans doute pas généraliser –[231] ne permet pas de penser que l'escadre perd tout caractère militaire : D. Kienast remarque justement que les Prétoriens furent à l'occasion commandés par des *liberti*, sans cesser pour autant d'être des soldats réguliers[232].

[229] *Ti. Iulius Aug. lib. Optatus Pontianus* (*Dessau* 2815 et 1986); Anicetus : Tacite, *Annales* XIV, 3, 7; Dion LXI, 13; Moschus : Tacite, *Histoires* I, 87.

[230] P. R. C. Weaver, *Freedmen procurators in the imperial administration, Historia*, XIV, 1965, p. 460-9; G. Boulvert, *Esclaves et affranchis, op. cit.* p. 374-416. Cf. aussi H.-G. Pflaum, *Mémoire sur les sous-procurateurs*, 1940, inédit. L'hypothèse selon laquelle les procurateurs affranchis des flottes ne seraient que des seconds de procurateurs chevaliers est tentante, d'autant qu'on voit mal pourquoi seule la flotte de Misène aurait été confiée à des affranchis (*Kienast* p. 31; G. Boulvert, *Esclaves et affranchis* p. 141), quand nous savons qu'elle était de rang supérieur à la flotte de Ravenne. Sur ce point, plusieurs remarques s'imposent : aucun préfet de Ravenne, ni chevalier, ni affranchi, n'est connu pendant le règne de Claude, de sorte qu'on ne sait pas si le sort de l'escadre de l'Adriatique fut très différent de celui de Misène. La supériorité hiérarchique de cette dernière est, certes, attestée sous l'Empire, puisque les préfets de Ravenne deviennent parfois préfets de Misène, alors que le cheminement inverse n'existe pas. Toutefois, à l'époque qui nous intéresse, et alors que le *cursus* procuratorien n'est pas définitivement fixé, rien n'autorise à penser que la flotte de Misène l'emportait en prestige sur celle de Ravenne, depuis les origines. (*Contra Kienast* p. 31). Quant à l'hypothèse selon laquelle les affranchis procurateurs ne seraient que des seconds de chevaliers, il faut la repousser, comme l'a d'ailleurs fait G. Boulvert (*Esclaves et affranchis* p. 141-2), non parce que Tacite nous dit de Moschus qu'il avait, sous Othon, *curam nauium* (*Histoires* I, 87) car on aurait pu le dire d'un procurateur en second, mais parce que le diplôme I nomme un affranchi amiral de la flotte de Misène et qu'il serait étrange, dans un acte aussi officiel, de ne pas nommer celui qui avait la préséance dans le cas d'un couple de procurateurs, c'est-à-dire le chevalier.

[231] *Starr* remarque à juste titre (p. 32) qu'on ne connaît en tout et pour tout que trois affranchis préfets de la flotte et qu'il peut s'agir d'exceptions.

[232] *Kienast* p. 33. Préfets du prétoire affranchis : Narcisse en 48 (Tacite, *Annales* XI, 33); M. Aurelius Cleander en 189 et P. Valerius Comazon sous Elagabal (Hérodien I, 12, 3; Dion LVIII, 31 et LIX, 1). Il s'agit néannoins de circonstances tout à fait exceptionnelles, et le commandement fut de très courte durée. V. Chapot, *La Flotte de Misène*, p. 111, pensait que les préfets affranchis des flottes avaient reçu l'anneau d'or équestre. Rien ne permet de l'affirmer.

Nommer des affranchis amiraux ressort d'une mesure politique, surtout lorsque Néron nomme un homme de main comme Anicetus, dont la compétence navale est rien moins que certaine[233], mais la nature même de la marine ne change pas pour autant. Il nous semble, dans ces condition, que la généralisation des fonctions procuratoriennes sous Claude est une mesure administrative d'ordre général, qui n'affecte pas le statut militaire des flottes, bien établi depuis Auguste[234].

Si Claude n'a pas bouleversé le caractère des escadres italiennes, a-t-il, en revanche, innové dans les provinces en modifiant le dispositif établi par le fondateur de la dynastie? On l'a prétendu, en voulant voir dans le successeur de Caligula, dont on sait la politique provinciale, concrétisée par la Table de Lyon[235], un réformateur habile, soucieux de déplacer le centre de gravité de l'Empire vers la périphérie, en assurant sur mer aux anciens peuples soumis la même protection que sur terre avec les légions. C'est Claude, en somme, qui aurait créé les flottes provinciales. Cette théorie a été essentiellement défendue par C. Courtois et a parfois trouvé quelque écho[236]. On peut se demander, toutefois, si elle correspond à une quelconque réalité.

Existaient probablement, à cette époque, depuis Auguste, la flotte de Germanie et peut-être celle d'Egypte, que C. Courtois attribue à Claude, sans dire ses raisons, mais qui, nous l'avons vu, est sans doute antérieure. Claude, reprenant un projet avorté de Caligula, créa, pour envahir la Bretagne, une escadre spécifique, dont les bases furent Boulogne, sur le continent, puis Richbo-

233 Anicetus est mentionné par Tacite lors du meurtre d'Agrippine. Il avait d'abord été précepteur de Néron.

234 Que les préfets des flottes exercent *aussi* des charges civiles est certain, mais (voir *infra* p. 594-595), ils ne sont pas les seuls en ce cas, car nous connaissons des officiers de l'armée de terre qui peuvent être en même temps curateurs de cités (exemples : cf. *Kienast* p. 33). Quant à la non division des flottes centrales avant Claude, qui serait attestée par le simple titre de *praefectus classis*, selon A. N. Sherwin-White (*supra*), *Kienast* p. 29-30 remarque à juste titre que ce titre n'est pas différent de celui de *praefectus equitum*, commandement qui ne s'étendait évidemment pas sur l'ensemble de la cavalerie (*AE* 1954, 104). Rappelons aussi que c'est sous Claude que disparaissent les derniers *quaestores classici*, vestiges d'une institution républicaine, créée en 267, et qui n'avait plus depuis longtemps de fonction navale (Cf. Suétone, *Claude* XXIV; Dion Cassius LX, 24; *RE* XXIV, col. 818-819).

235 *CIL* XIII, 1668. Cf. P. Fabia, *La table claudienne de Lyon*, Lyon, 1929.

236 *Courtois* p. 32-38; cf. G. Boulvert, *Esclaves et affranchis* p. 141.

rough, sur l'île[237]. Le débarquement se fit en trois groupes d'assaut, et un triérarque, affranchi de Claude, est mentionné à cette époque dans une inscription de Boulogne[238]. Il s'agissait, bien entendu, pour la nouvelle *Classis Britanica* d'assurer des liaisons régulières avec le continent, notamment la logistique de l'armée de conquête. C'est donc un événement contingent, de nature strictement militaire, qui est à l'origine de la flotte de Bretagne.

Il en va de même, quelques années plus tard, sous le principat de Néron, pour la création de la *Classis Pontica*. C. Courtois voudrait la dater du règne de Claude, car en 47-48, une armée, commandée par le légat de Mésie, A. Didius Gallus, entreprit une expédition pour renverser le roi du Bosphore Cimmérien, Mithridate. Or nous savons qu'une partie de l'armée, au moins, voyageait par mer, puisqu'elle fut surprise par la tempête sur le chemin du retour[239]. Pour C. Courtois, il s'agirait de la première trace de la *Classis Pontica*.

Or rien ne nous permet d'être aussi affirmatif; Tacite, qui nous raconte l'expédition, tient à préciser que l'armée *revenait* par mer, ce qui peut laisser supposer qu'elle n'avait pas pris le même chemin à l'aller, et de fait, un peu plus loin, l'auteur parle des difficultés du parcours terrestre[240]. On a pu revenir sur des bateaux indigènes, pour éviter cet inconvénient. Au demeurant, si des navires de guerre participaient à l'opération, il serait curieux qu'ils aient appartenu à une *Classis Pontica* aux ordres du légat de Mésie. Plus probablement, s'il y avait des bâtiments de guerre, ce qui n'est nullement certain, ils appartenaient à des flottes italiennes.

En revanche, une grande expédition maritime a lieu, quelques années plus tard, sous Néron, lors de la conquête du Pont. Josèphe, qui la décrit, parle de 40 navires et de 3000 soldats[241]. En outre, lorsque Mucien se met en marche vers l'Occident, en 69, au

[237] Sur ces ports *supra* p. 279 sqq. La flotte avait déjà été rassemblée par Caligula pour l'invasion de la Bretagne, mais dispersée après l'échec de l'expédition (Suétone, *Caligula* XLVI-XLVII).

[238] *CIL* XIII, 3542. Pour le récit de l'invasion, voir Dion LX, 19.

[239] Tacite, *Annales* XII, 17 : *Sed in regressa dispar fortuna fuit, quia nauium quasdam (quippe mari remeabant) in litora Taurorum delatas circumuenere Barbari.*

[240] Tacite, *Annales* XII, 20.

[241] Josèphe, *BJ* II, 367.

nom de Vespasien, il rassemble une flotte de guerre venue du Pont, et la concentre à Byzance[242]. Il y a donc, à cette époque, une escadre militaire en Mer Noire. A peine celle-ci est-elle partie, d'ailleurs, que la révolte éclate à Trébizonde, et qu'un affranchi du roi détrôné, Anicetus, ancien préfet de la flotte royale, s'empare de quelques liburnes qu'on avait laissées au mouillage, peut-être pour exercer les missions de police courantes[243].

Il ressort de cet ensemble de récits qu'une flotte de guerre était constituée dans le Pont, en 69. La conquête du royaume remontant à 66, c'est sans doute dans les dernières années du règne de Néron que cette escadre fut créée, sans aucun doute avec des forces venues de Méditerranée; elle fut renforcée probablement par les vaisseaux de l'ancienne marine de Polémon[244].

Qu'en est-il des autre flottes provinciales? Laissons de côté le détachement maurétanien, dont le cas, nous le verrons, est particulier. C. Courtois prétend que la flotte de Syrie prit part à la guerre juive de Vespasien; or aucune source ne permet d'étayer une telle affirmation. Lorsque les révoltés de Jaffa tentent de bloquer la navigation en Méditerranée orientale, Vespasien envoie contre eux infanterie et cavalerie, mais aucune force navale, selon Josèphe, notre meilleure source[245]. Il est vrai que les monnaies de Vespasien célèbrent une *Victoria naualis* de l'Empereur, mais il s'agit sans doute de la victoire remportée en 67 sur le lac de Génésareth, pour laquelle le légat de Syrie *construit* des embarcations[246]. Lors de la crise de 69, divers passages de Tacite évoquent les forces navales dont dispose Vespasien, mais si la flotte du Pont est nommée, celle de Syrie ne l'est jamais, ce qui semble paradoxal, dans l'hypothèse où elle aurait alors existé[247].

Quant aux flottes du Danube, nous avons déjà dit que nous ne croyons pas à leur réalité avant l'établissement d'un véritable *limes* fortifié sur le fleuve, opération qui n'intervient pas avant

[242] Tacite, *Histoires* II, 83 et III, 47. Précisons que cette escadre ne peut venir de Mésie, que Mucien, justement, laisse de côté, «*omissa Moesia*».

[243] Tacite, *Histoires* III, 47.

[244] Même conclusion chez *Starr* p. 127 et *Kienast* p. 111-113.

[245] Josèphe, *BJ* III, 414. Cf. S. Tolkowsky, *The destruction of the Jewish navy at Jaffa in the year 68 AD, Quarterly Statement*, LX, 1928 p. 153-163.

[246] Monnaies *RIC*, II, Vesp. 481-503-551-601-627-692-707-745-767-789-790. Cf. Josèphe, *BJ* III, 505 sqq.

[247] Tacite, *Histoires* II, 76, 83, 111.

Vespasien[248]. Il est vrai que, sous Claude, un dynaste barbare, Vannius, chassé de son royaume par ses sujets, est recueilli sur le fleuve par une flotte romaine. A y regarder de près, toutefois, le texte de Tacite montre précisément qu'il n'existait pas alors d'escadre permanente sur le fleuve. Claude, bien que ne voulant pas intervenir directement, promet son aide à Vannius : «Il écrivit à Palpellius Hister, qui gouvernait la Pannonie, de rassembler le long de la rive une légion et des auxiliaires levés dans la province même, afin de protéger les vaincus et d'effrayer les vainqueurs»[249]. Le récit prouve qu'aucune force disponible n'est présente sur le fleuve, puisqu'il faut en rassembler une, sans doute venue de l'intérieur de la province, qui est, elle, sous contrôle romain; dans ces conditions, comment croire qu'il y avait une flotte permanente sur le Danube? Les bateaux qui ont recueilli Vannius ont dû être amenés d'ailleurs, eux aussi, peut-être du bassin de la Save. Tacite écrit à ce propos :*[Vannius] ad classem in Danuuio opperientem perfugit*, que nous traduirons ainsi : «Il se réfugia auprès d'une escadre qui l'attendait sur le Danube[250].

Du schéma établi par Ch. Courtois, il reste peu de choses. Cet auteur refusait de croire que les différentes *classes* aient été créées successivement, car «il faudrait admettre, pour expliquer leur existence, que c'est une nécessité immédiate qui est à l'origine de chacune d'elles»[251]. Il n'y a pas eu, en réalité, de plan préétabli, cohérent, une vue d'ensemble qui aurait permis de donner aux provinces la même protection que l'Italie, et de provincialiser les flottes italiennes. Les deux seules escadres créées à cette époque, l'une par Claude en Bretagne, l'autre par Néron dans le Pont, ont répondu aux nécessités immédiates de la conquête. Preuve, s'il en était besoin, de leur fonction militaire, que Claude, nous l'avons vu, n'a pas affaiblie.

Les flottes italiennes eurent un rôle non négligeable à jouer lors des événements de 68-69. Sans doute favorables à Néron, elles lui fournirent le recrutement d'une légion supplémentaire, qui ne devait toutefois recevoir son aigle que sous Galba, et que l'on retrouve plus tard sous le nom de *Ia Adiutrix*. La reconnaissance des nouveaux légionnaires comme *iusti milites* ne semble toutefois

[248] *Supra* p. 496-497.
[249] Tacite, *Annales* XII, 29-30.
[250] *Ibidem*.
[251] *Courtois* p. 37.

pas s'être faite sans mal, et Galba semble avoir manqué là l'occasion de s'attacher la confiance des marins[252]. Ceux-ci, en effet, prirent le parti d'Othon au point que le triérarque Claudius Pyrrhicus, qui commandait l'escadre de Corse, fut tué par le légat D. Pacarius, un opposant à l'Empereur[253]. Lors de la guerre contre Vitellius, Othon confia à la flotte de Misène le soin d'appuyer par mer la conquête de la Narbonnaise, sous la conduite de l'affranchi Moschus[254]. Il s'agissait, entre autres, de prendre *Forum Iulii*[255].

Après l'échec d'Othon, le vainqueur, Vitellius, chercha à se débarrasser des marins, qui lui avaient montré leur hostilité, et envoya notamment la *legio Ia adiutrix* en Espagne[256]. Mais les matelots, notamment les Ravennates, prirent immédiatement fait et cause pour Vespasien, lorsque la nouvelle de son soulèvement fut connue, grâce, en partie, à cause de la défection du préfet mis par Vitellius à la tête des deux flottes italiennes, Sextus Lucilius Bassus, qui trahit opportunément son maître[257]. A son tour, la flotte de Misène passa du côté de Vespasien, de sorte que le nouvel Empereur disposait désormais de l'ensemble des forces navales de l'Empire, les escadres orientales étant depuis longtemps de son côté[258]. Il n'est pas exagéré de dire que cette maîtrise de la mer fut un facteur important dans l'avènement de la dynasite flavienne, Vespasien récompensant une partie des marins en créant une seconde légion *Adiutrix*[259].

[252] Sur ces événements, Tacite, *Histoires* I, 6 sqq. Suétone, *Galba* XII; *contra* Dion LV, 24; cf. E. Ritterling, *art. legio* col. 1381; *Kienast* p. 61 sqq. Sur la *legio Ia aduitrix*, H. F. Miller, *Legio I Adiutrix, Greece and Rome*, XXVIII, 1981, p. 79-80.

[253] Tacite, *Histoires* II, 16.

[254] Tacite, *Histoires* I, 87 sqq.

[255] *Supra* p. 173.

[256] Tacite, *Histoires* II, 67.

[257] Tacite, *Histoires* II, 100; III, 12 et 13.

[258] Tacite, *Histoires* III, 56, 57.

[259] Dion LV, XXIV; Tacite, *Histoires* IV, 68. Probablement, les premiers recrutements avaient commencé sous Vitellius (Tacite, *Histoires* III, 50). Voir E. Ritterling, *art. legio, PW*, col. 1438-1440. De son côté, l'escadre de Germanie participa aux événements de 68-69, mais y joua un rôle que le récit de Tacite ne permet pas toujours de cerner avec précision: une fraction des garnisons navales de l'île des Bataves, composée de rameurs barbares, issus des mêmes tribus que les révoltés de Ciuilis, prit fait et cause pour les rebelles, avec deux douzaines de bâtiments (*Hist.* IV, 16). Tacite nous dit, à ce propos, qu'il s'agit de toute l'escadre. De fait, Ciuilis remonte le Rhin avec ces forces, mais il sera obligé d'en construire de nouvelles, à deux, voire un rang de rames, pour lutter contre les forces navales de Cerialis (V, 22 et 23) moins nombreuses mais mieux organisées et possédant des vaisseaux de

LES FLAVIENS

Tous les historiens modernes ont souligné l'intérêt des Flaviens pour les forces navales, notamment de Vespasien, qui, soutenu par les deux *classes* de Misène et de Ravenne lors de la conquête du pouvoir, aurait tenu à récompenser ses partisans en conférant à leurs unités le titre nouveau de «prétoriennes»[260]. Les flottes provinciales de Mésie et de Pannonie prennent à la même époque le titre de *Flauia*[261], tandis que la *Classis Syriaca* serait une création de Vespasien, à la suite des guerres de Judée, pour ceux, au moins, qui ne croient pas à une fondation augustéenne[262]. On considère d'une façon générale que le système naval, à la fin du premier siècle, était définitivement fixé, et qu'il ne fut modifié qu'à la fin du Principat. C'est dire l'importance de la dynastie flavienne dans l'histoire des flottes romaines de l'Empire.

Reste à savoir qui, de Vespasien ou de Domitien, fut le véritable fondateur des flottes de Pannonie et de Mésie, qui conféra aux flottes centrales le titre de *praetoria*, le règne de Titus, fort court, n'étant généralement pas crédité d'innovations importantes.

Nous avons déjà dit, à plusieurs reprises, que nous ne croyions pas à l'établissement de flottes sur le Danube avant l'installation d'une chaîne de fortifications fluviales, dont la mise en place ne remonte pas au-delà du règne de Vespasien[263]. De fait, aucune source ne signale l'existence d'une *Classis Moesica* ou d'une *Classis Pannonica* avant cet Empereur. Il est vrai, aussi, que les premières inscriptions qui mentionnent les escadres du Danube sont postérieures au règne du premier Flavien : la flotte de Mésie n'apparaît pour la première fois qu'en 92[264], tandis que cel-

plus haut bord. Il est vraisemblable que seules les forces navales du Rhin inférieur étaient passées du côté de Ciuilis, tandis que les armées loyales disposaient encore de l'appui des marins de Cologne, la principale base.

[260] Le titre de *praetoria* n'apparaît pas encore dans le diplôme 14, daté de 71. Il est présent, en revanche, pour la première fois, dans le diplôme 60, daté de 114. Sur l'attribution du titre par Vespasien, O. Fiebiger p. 300; V. Chapot p. 50; *Starr* p. 71 et 203 n. 4; E. Sander, *art. cit.* p. 154-155.

[261] *Starr* p. 132 et 139.

[262] *Supra* p. 493. L'attribution à Vespasien est de *Kienast* p. 90. *Infra* p. 513.

[263] *Supra* p. 495-496.

[264] *CIL* XVI, 37.

le de Pannonie n'est pas citée avant les guerres daciques[265]. Faut-il, dans ces conditions, attribuer leur fondation à Vespasien où à Domitien?

La titulature des flottes danubiennes ne nous aide malheureusement pas à trancher. Elles sont évidemment les seules, dans les forces maritimes, à porter l'épithète de *Flauia*, ce qui renforce notre hypothèse d'une fondation après 69. Mais ce titre ne permet pas de décider auquel des trois Empereurs de la dynastie revient la création des escadres. Il est vrai que Domitien a récompensé la *Classis Germanica* du titre de *pia fidelis Domitiana*, sans doute pour honorer sa fidélité lors de la révolte de Saturninus[266]. D'autres troupes furent d'ailleurs baptisées de la même façon à cette époque et l'on aurait pu s'attendre à ce que Domitien appelât les escadres danubiennes de son nom, s'il les avait créées; l'argument, toutefois, n'est pas péremptoire, car cet Empereur a, semble-t-il, utilisé de façon concurrente le titre *Flauia*[267]. Il est donc a priori impossible de décider qui de Vespasien ou de son fils a créé les flottes de Pannonie et de Mésie.

E. Condurachi a voulu montrer que l'organisation des forces navales sur le Danube remontait à Vespasien : selon lui, en effet, l'ordre fut rétabli sur le *limes* peu après les événements de 68-69, et l'Empereur installa alors comme légat de la *legio Va* d'Oescus Q. Pomponius Rufus, ex *praefectus orae maritimae* de Narbonnaise et d'Espagne citérieure lors des guerres civiles, preuve qu'il était nécessaire d'organiser à ce moment une flotte en Mésie, avec l'aide d'un spécialiste qui avait fait ses preuves[268]. L'argument, à nos yeux, n'est guère probant, parce que les *praefecti orae maritimae* n'étaient pas à la tête de forces navales importantes, si même ils en commandaient, ce qui ne saurait faire de Q. Pomponius Rufus un spécialiste des questions navales; d'autre part, les officiers de marine, que l'on sache, ne furent jamais subordonnés à des officiers de légion, ce qui fait que la présence de Q. Pomponius Rufus à Oescus ne prouve rien.

[265] *CIL* III, 726; cf. Pflaum, *Carrières* n° 64.

[266] *CIL* XIII, 7681 et 7723.

[267] Cf. *Starr* p.158 n. 21. Pour P. A. Holder, toutefois, la majorité des troupes auxiliaires qui portent l'épithète *Flauia* remonte à Vespasien (*op. cit.*).

[268] E. Condurachi, *Classis Flavia Mœsica au premier siècle de notre ère, Actes du IXᵉ Congrès international d'études sur les frontières romaines*, Bucarest, Cologne, 1974, p. 83-88.

Pour D. Kienast, en revanche, qui ne développe d'ailleurs guère son argumentation, ce sont les guerres daciques de Domitien qui auraient décidé de la création de l'escadre de Mésie[269]. Il va de soi que les opérations contre les Daces ont dû nécessiter la présence d'importantes forces navales, mais est-il sûr que l'Empereur, dont le règne commence en 81, aurait eu le temps d'organiser une flotte puissante et fortement structurée avant 85, date du début de ses guerres daciques? Nous ne le pensons pas, d'autant, on l'a dit, que le *limes* a été organisé d'abord par Vespasien, qui a installé une ligne de forts le long du fleuve. Par conséquent, bien qu'on ne puisse avoir de certitude absolue, il nous semble plus raisonnable de croire que les escadres danubiennes ont été créées à ce moment, pour compléter les garnisons terrestres, comme en Germanie. Il va de soi, toutefois, que l'organisation dut se poursuivre sous Domitien.

Si nous quittons désormais la frontière du Danube pour examiner le front oriental, nous sommes confrontés au problème de la création de la flotte syrienne, qui, on l'a dit, n'existe pas avant Vespasien. Pour D. Kienast, son organisation serait due à ce dernier empereur, dont la sollicitude pour son ancienne province se serait ainsi manifestée[270]. D. Kienast en veut pour preuve les travaux de percement d'un canal de dérivation dans le port de Séleucie de Piérie, destiné à éviter un envasement de la rade[271]. Il est vrai que divers *classici* devaient, par la suite, reprendre les travaux, sous les Antonins, mais les inscriptions de Vespasien ou de Titus ne les mentionnent pas[272] alors qu'elles nomment des troupes de l'armée de terre. De même, lors du creusement d'une *fossa* en amont d'Antioche par les soins de Trajan le père, en 75, les marins n'apparaissent pas, ce qui eût pourtant été naturel si la flotte de Syrie avait déjà existé. C'est à cette époque aussi que plusieurs villes d'Orient commencent à poter le titre de ναυάρχις où D. Kienast veut voir une épithète militaire, et la preuve de la présence d'une flotte de guerre. Mais nous avons déjà discuté cet argument, d'assez peu de poids à notre sens, dans la mesure où rien ne vient confirmer, dans les cités ναυαρχίδες, la présence per-

[269] *Kienast* p. 74.
[270] *Kienast* p. 90-91.
[271] *Supra* p. 237.
[272] *Supra* p. 237.

manente d'une escadre, encore moins celle de la *Classis Syriaca*[273].

Quant à la surveillance des côtes de Judée, menacées pendant la révolte juive, elle n'était guère indispensable, à une époque où le pays était soumis, de l'intérieur, à un contrôle militaire strict par l'installation de la *legio Xa Fretensis*. Au demeurant, une flotte dans le nord de la Syrie n'était peut-être pas idéalement située pour surveiller les côtes de Judée. Une base à Césarée eut été préférable[274].

Nous avons vu, en revanche, l'intérêt de la Cyrrhestique et de Séleucie dans le contrôle arrière du *limes* de l'Euphrate; c'est par ce dernier port, en effet, que le ravitaillement et les renforts peuvent être acheminés le plus rapidement et le plus commodément vers le front parthique. Or si nous n'avons, sous les Flaviens, aucune source qui mentionne l'existence d'une flotte en Syrie ni aucune opération d'envergure contre les Parthes, la situation change à la fin du règne de Trajan, avec la campagne de 114. C'est précisément à cette époque que Q. Marcius Turbo, préfet de la flotte de Misène, apparaît dans les inscriptions de Cyrrhus et sur le front. Nous avons constaté ailleurs l'importance de la présence navale dans la logistique de l'armée. Certes, la *Classis Syriaca* n'est pas encore mentionnée dans nos sources, puisque la première inscription datée qui la cite est de la fin du règne d'Hadrien[275]. Il semble, toutefois, que la préparation de la guerre parthique ait été longue et minutieuse. Il n'est pas impossible qu'on doive attribuer à Trajan l'installation d'une escadre à Séleucie, que les vexillations des flottes prétoriennes vinrent renforcer[276].

Pourtant, dans un mémoire encore inédit, et qu'il a bien voulu nous communiquer, D. van Berchem a fort bien mis en valeur l'importance du règne de Vespasien, et de son légat, Trajan le père, dans l'aménagement de Séleucie de Piérie et des arrières du *limes*, en vue d'une reprise des opérations militaires contre les

[273] *Supra* p. 382.

[274] Une certaine tension est toutefois perceptible après 72 et l'annexion de la Commagène. Pline le jeune (*Pan.* 9.16.58) signale que Trajan le père reçut les *ornamenta triumphalia*. Cf. D. van Berchem, *Une inscription flavienne, art. cit. supra.*

[275] *CIL* VIII, 8934; Pflaum, *Carrières* p. 137.

[276] Même opinion dans P. Thomsen, *Die römische Flotte in Palästina-Syrien, Beiträge zur biblischen Landes-u-Altertumskunde*, 68, 1951, p. 71-89 (= *Zeitschrift des deutschen Palästina-Vereins*).

Parthes. Il est vrai, on l'a dit, que la guerre recommença seulement sous Trajan, et qu'aucun marin n'est attesté à Séleucie avant le règne de cet Empereur; encore s'agit-il de matelots des flottes prétoriennes. On ne peut toutefois manquer de se demander si la *Classis Syriaca*, bien qu'elle ne porte pas le titre de *Flauia* qu'on attendrait, n'est pas une création de Vespasien ou de ses fils[277]. Il faut attendre qu'une inscription vienne nous en dire davantage pour décider si la création de la flotte de Syrie doit être attribuée aux Flaviens ou à Trajan.

Qu'en est-il, en revanche, du titre de *praetoria* accordé aux flottes centrales entre 71 et 114? Les premiers historiens de la marine pensaient qu'il s'agissait d'une gratification de Trajan[278], mais on est revenu depuis de cette opinion et c'est généralement à Vespasien que l'on attribue cette récompense qui aurait été accordée aux *Classes Misenatium* et *Rauennatium* en raison des services rendus par les marins à la cause flavienne en 69[279]. Ceux-ci, en effet, passèrent à Vespasien, sous le commandement de Lucilius Bassus, par mécontentement de Vitellius qui voyait en eux, à juste titre, d'anciens partisans d'Othon. Cette défection ne contribua pas peu à la victoire des Flaviens, en facilitant grandement leur liberté d'action, et en coupant le ravitaillement des Vitelliens[280].

Ces événements de 69, les seuls sous l'Empire auxquels on puisse indubitablement rattacher une action navale précise grâce au témoignage direct de Tacite, ont généralement paru d'assez d'importance pour que Vespasien ait attribué le titre *praetoria* aux flottes qui l'avaient soutenu, et établisse leurs vétérans dans des colonies[281]. L'intérêt de l'Empereur pour la marine est d'ailleurs généralement considéré comme évident puisqu'on lui attribue souvent la concession du titre *Flauia* aux escadres danubiennes, ainsi, parfois, que la création de la *Classis Syriaca*. Ces divers événements seraient donc liés, et se renforceraient mutuellement.

Seul Kienast, parmi les modernes, a exprimé un avis différent. Rappelant la levée, en 68 et 69, de deux légions *adiutrices*

[277] D. van Berchem, *Le port de Séleucie, art. cit.*

[278] E. Ferrero p. 65; O. Hirschfeld, *Verwaltungsbeamte* p. 228; D. Schenk, *Die Quellen des Vegetius, Klio, Beih.* 22, 1963 p. 75.

[279] *Supra* p. 509-510.

[280] Tacite, *Histoires* II et III.

[281] C'est à partir de cette époque, en effet, qu'est connue une déduction de vétérans à Paestum (*CIL* XVI, 12, 13 16), confirmée par diverses inscriptions qui attestent dans cette ville la présence de marins en activité (*AE* 1975, 271-272).

recrutées parmi les Misénates et les Ravennates, il s'étonne de voir attribuer à ces troupes, dans les diplômes de l'année 70, les titres de *pia* et de *fidelis*, mais pas celui de *praetoria*[282]. Au demeurant, si l'on en croit Suétone, Vespasien refusa d'accorder aux soldats des récompenses extraordinaires, à un moment où il fallait d'urgence, après le désordre des guerres civiles, rétablir la discipline militaire. Bien plus, ne voulant pas donner aux marins de Misène, qui font à pied le chemin de Pouzzoles et d'Ostie à Rome, une indemnité pour frais de chaussures, il les força désormais à marcher pieds nus[283]. Ces anecdotes, pour douteuses qu'elles soient, s'accordent mal avec l'idée d'un Empereur favorisant les flottes centrales.

D. Kienast s'est, au demeurant, demandé, à juste titre, le sens de l'épithète *praetoria*. Nous le suivrons quand il pense qu'avec cette dénomination les flottes font désormais partie du prétoire de l'Empereur et qu'elles entrent, par là même, dans la garde[284].

D. Kienast lie ce changement à une évolution, perceptible depuis Claude, dans les rapports entre l'Empereur et sa garde. Claude et Néron auraient joué la flotte contre les prétoriens, à la différence de Vespasien et de Titus, tous deux réorganisateurs de la garde et s'entendant assez bien avec elle pour que Titus en fût nommé seul préfet avant son avènement[285]. Or, pour D. Kienast, l'attribution du titre *praetoria* aux marins ne pouvait que déplaire aux prétoriens, qui se voyaient désormais opposer des rivaux. Dans ces conditions, selon D. Kienast, seul Domitien, qui tenait les prétoriens en suspicion, car son frère avait longtemps été leur préfet, a pu honorer les marins, leur construisant en même temps deux casernes particulières à Rome, et les considérant comme une deuxième garde personnelle[286].

Le détail de cette démonstration ne nous paraît guère convaincant, pour plusieurs raisons. Il n'est rien moins que certain qu'il y ait eu conflit entre Domitien et ses prétoriens, qui devaient, au demeurant, le regretter bruyamment après son assassinat[287], et, sur ce point, nous partagerons l'avis de M. Durry, qui

[282] *CIL* XVI, 10; cf. *Kienast* p. 71.
[283] Suétone, *Vespasien* VIII.
[284] *Kienast* p. 73.
[285] Suétone, *Titus* VI.
[286] *Kienast* p. 74-76.
[287] Suétone, *Domitien* XXIII. Le passage précédent de Suétone (*Titus* VI) tend

ne croit pas à une hostilité fondamentale de la garde envers le second fils de Vespasien[288]. En outre, la datation des casernes de marins à Rome n'est nullement certaine, et on ne peut s'appuyer sur cette hypothèse, cohérente, mais non encore démontrée, pour attribuer aux flottes le titre de *praetoriae* sous Domitien[289]. Ce ne serait de toute façon pas un argument suffisant.

On peut se demander, en revanche, s'il n'y a pas eu, sous les Flaviens, une réorganisation du prétoire, qui aurait mis les marins des deux flottes centrales, et les autres troupes de Rome, sous le commandement des *praefecti praetorio*. La question a été posée par M. Durry, puis par A. Passerini et H. Freis, mais les réponses de ces divers auteurs diffèrent.

Th. Mommsen considérait que les cohortes urbaines furent sous l'autorité des préfets du prétoire jusque sous Tibère[290]. Lors des guerres civiles de 68-69, elles étaient en revanche sous celle du préfet de la Ville[291]; au second siècle, les inscriptions font deviner un passage de soldats urbains dans le corps des prétoriens, dont ils partagent d'ailleurs le camp. Une dédicace de 140 à Marc-Aurèle encore César est faite par les préfets du prétoire, les officiers et sous-officiers qui sont sous leurs ordres : à côté des cohortes prétoriennes sont nommés les *euocati*, les *statores* et même les trois cohortes urbaines en résidence à Rome[292]. Enfin un texte de Dion Cassius assure que les *praefecti praetorio* commandaient toutes les troupes cantonnées en Italie[293]. M. Durry en concluait que les préfets du prétoire avaient sous leurs ordres les cohortes urbaines, les *equites singulares*, peut-être les flottes dites prétoriennes, et que ce changement remontait probablement à Vespasien[294].

A. Passerini toutefois, puis H. Freis, ont émis des avis différents. A. Passerini remarque que le préfet du prétoire n'est jamais nommé dans les documents navals. Il n'est pas non plus nommé

au contraire à prouver que le premier fils de Vespasien ne s'entendait pas parfaitement avec les prétoriens.

[288] M. Durry, *Les cohortes prétoriennes*, Paris, 1938, p. 376.

[289] *Supra* p. 202-203.

[290] Th. Mommsen, *Droit Public* V, p. 371 n. 2.

[291] Tacite, *Histoires* III, 64.

[292] M. Durry, *op. cit.* p. 167-168; cf. *CIL* VI, 1009 = *Dessau* 2012.

[293] Dion LII, 24 : Ἀρχέτωσαν δὲ τῶν τέ δορυφόρων καὶ τῶν λοιπῶν στρατιωτῶν τῶν ἐν τῇ Ἰταλίᾳ πάντων. Zosime II, 32 affirme la même chose, mais on ne saurait dire si cette affirmation est valable pour le second siècle.

[294] *Op. cit.* p. 168-169.

dans les inscriptions des cohortes urbaines des Vigiles ou des *equites* sauf celle que nous avons citée, de sorte qu'il peut s'agir là d'une exception. Quant au texte de Dion Cassius, il a pour conséquence de transformer immédiatement, selon A. Passerini, les préfets de la Ville, de la flotte, des Vigiles en *subpraefecti*, ce qui est impensable[295]. H. Freis, de son côté, étudiant le commandement des cohortes urbaines, rejette l'hypothèse de M. Durry. Pour lui, l'inscription à Marc-Aurèle, citée *supra*, fut gravée sur l'initiative du préfet du prétoire, ce qui explique que les cohortes urbaines, casernées dans le même camp que les prétoriens aient participé à la dédicace, alors que les *equites singulares*, normalement subordonnés aux *praefecti praetorio* n'apparaissent pas sur le document. Dans ces conditions, l'autorité du préfet de la Ville sur les Urbains ne saurait être mise en doute[296]. De même, H. Freis cite deux diplômes datés entre 70 et 192 qui associent cohortes urbaines et prétoriennes *in praetorio*, sans citer les préfets du prétoire[297]. Ceux-ci n'auraient donc pas eu autorité sur l'ensemble des troupes stationnées à Rome[298].

Que retenir de cette controverse? Aucun argument définitif ne nous permet, à ce stade du raisonnement, de déterminer à quelle date les flottes prétoriennes ont porté ce titre, ni si cette modification est due à une extension des compétences des préfets du prétoire.

Un examen minutieux des diplômes militaires peut, en revanche, nous permettre de répondre à certaines des questions que nous nous posons. Nous disposons heureusement d'une bonne classification de ces textes, grâce à G. Alföldy et J. C. Mann[299]. Ce dernier, au terme d'une étude que nous nous ne reprendrons pas, remarque, sous Claude et Néron, une différence dans le formulaire des diplômes des auxiliaires et des marins : ceux-ci, en effet,

[295] A. Passerini, *Le coorti pretorie*, Rome, 1939 p. 226-233.

[296] H. Freis, *Die cohortes urbanae*, *Epigraphische Studien*, 2, Köln, Graz, 1967, p. 42-44.

[297] *CIL* XVI, 21 : ... *Nomina militum, qui in praetorio meo militauerunt in cohortibus praetorii decem ... et urbanis quattuor subieci*. Même formulation dans *CIL* XVI, 124. En revanche *CIL* XVI, 134-137 de 192 ne s'appliquent plus qu'aux Urbains.

[298] Même opinion de H. Freis dans l'article *Urbanae cohortes* de la *Real-Encyclopädie*, sup. X. col. 1128.

[299] G. Alföldy, *Zur Beurteilung der Militärdiplome der Auxiliarsoldaten*, *Historia*, XVII, 1968 p. 215-27. J. C. Mann, *The development of auxiliary and fleet diplomas*, *Epigraphische Studien*, 9, 1972, p. 233-243.

reçoivent leur congé alors qu'ils ne sont plus sous les armes, sans référence à leur temps de service, comme si celui-ci n'était pas encore fixé définitivement[300]. Les auxiliaires, par contre, reçoivent leur diplôme quand ils sont encore mobilisés, et leurs *militiae* sont fixées à 25.

La situation change sous les Flaviens, époque pendant laquelle auxiliaires et matelots reçoivent des diplômes libellés dans les mêmes termes. A partir de 99 au moins, les marins des flottes provinciales sont toujours associés aux auxiliaires, dans des diplômes délivrés *par province*[301]. En revanche, après 92, date du dernier diplôme connu et attribué à une flotte provinciale, seules les escadres italiennes reçoivent désormais des congés séparés[302]. On voit donc apparaître, à cette époque, un changement dans le libellé des diplômes délivrés aux marins, selon qu'ils appartiennent aux flottes provinciales ou italiennes. La conclusion qui s'impose est que la séparation juridique des flottes italiennes d'avec les flottes provinciales a dû s'effectuer précisément entre ces deux dates de 92 et de 99, donc probablement sous le règne de Domitien, dont les innovations administratives sont d'ailleurs biens connues.

Pourrait s'opposer à notre conclusion l'hypothèse, émise par H.-G. Pflaum, d'un changement dans la classification des postes procuratoriens sous Vespasien. Pour H.-G. Pflaum, en effet, le premier Flavien aurait accordé aux préfets des flottes de Ravenne et de Misène, qui jouissaient jusqu'alors d'un traitement centenaire, des appointements ducénaires[303]. Toutefois, les arguments apportés par H.-G. Pflaum ne nous paraissent pas définitifs, dans la mesure où rien, dans le *cursus* des trois préfets connus sous Vespasien, ne nous oblige à faire alors du commandement des flottes centrales un poste ducénaire.

En effet, c'est surtout par comparaison avec les salaires connus postérieurement que H.-G. Pflaum peut classer les postes procuratoriens de cette époque, dont la hiérarchie semble encore floue[304]. Or, ni la procuratèle de Dalmatie-Pannonie, revêtue par Cornelius Fuscus avant la préfecture de la flotte[305], ni le comman-

[300] Cf. *CIL* XVI, 1.
[301] *CIL* XVI, 45.
[302] *CIL* XVI, 37.
[303] H.-G. Pflaum, *Les procurateurs*, *op. cit.* p. 47.
[304] *Id.* p. 52.
[305] Pflaum, *Carrières*, nº 34, p. 77.

dement d'une aile avant la double charge de Ravenne et de Misène, pour Sex. Lucilius Bassus n'imposent formellement un traitement ducénaire pour la préfecture des flottes[306]. On peut certes hésiter dans le cas de Pline l'Ancien, procurateur de Narbonnaise, puis d'Afrique, d'Espagne Citérieure et de Belgique, avant d'exercer le commandement de Misène[307]. Toutefois, la présence de Pline à Rome entre sa préfecture de Belgique et sa mort à Misène peut surprendre, car on ne connaît pas, à cette époque, à Rome, d'emploi palatin ducénaire, ce qui oblige H.-G. Pflaum à dire que Pline exerçait son commandement ducénaire de Misène depuis Rome. Mais ce dernier poste était-il juridiquement ducénaire? On à peine à croire le contraire surtout quand il s'agit d'un ami proche de l'Empereur, comme Pline, mais la classification, qui est moins rigoureuse à cette époque qu'elle ne le sera plus tard, n'exclut pas une exception[308]. Au demeurant, l'argumentation de H.-G. Pflaum pour faire du commandement des flottes un poste ducénaire sous Vespasien, reposait en partie sur l'idée que les escadres italiennes étaient devenues prétoriennes sous cet Empereur. Dans la mesure où le nouveau titre des flottes centrales paraît dû à Domitien, il ne nous semble pas impossible que le fils de Vespasien ait élevé en même temps le salaire des amiraux, établissant ainsi une hiérarchie de droit entre les *classes* provinciales et les *classes* italiennes[309].

Quelles sont les raisons de cette mesure, et celle-ci doit elle être mise en relation avec une réforme du prétoire? Il est extrêmement difficile, on l'a vu, de se prononcer sur ce dernier point, car on n'a pas de preuve formelle que les *praefecti praetorio* aient eu autorité sur les autres troupes stationnées en Italie. A. Passerini et H. Freis, malgré leur réticence à voir dans ces officiers les supérieurs hiérarchiques des autres corps italiens admettent toutefois que les *praefecti praetorio* jouissaient d'une prééminence *de fait*, et pouvaient même commander, en cas de danger, à l'ensemble des

[306] *Id.* n° 39 p. 92-93. Le traitement ducénaire est postulé par H.-G. Pflaum en raison du cumul des deux commandements de Misène et de Ravenne.

[307] *Id.* n° 45, p. 106-111.

[308] Pflaum, *Procurateurs*, p. 30 : «Ce ne sont pas les fonctions qui appartiennent à tel ou tel échelon de la hiérarchie, mais les hommes qui les exercent. Ceci implique que des exceptions dans les deux sens puissent être rencontrées». Cf. E. Sander, *art. cit.* p. 248.

[309] Sur les différents salaires des préfets de la flotte, *infra* p. 547-548.

troupes stationnées en Italie. On sait, de toute façon, que la juridiction du préfet du prétoire ira en s'accroissant avec le temps. Il est possible, dans ces conditions, que les flottes dites prétoriennes, sans être sous les ordres directs des préfets du prétoire, aient été, elles aussi, dans sa mouvance et que ceux-ci aient exercé une sorte de commandement supérieur, fort vague à l'origine.

Devenues «prétoriennes», les flottes italiennes changeaient-elles de rôle? Depuis Auguste, semble-t-il, la division en escadres devait être assez floue et il nous semble probable que les flottes provinciales aient été, à l'origine, créées par détachement d'une partie des escadres centrales. C'est probablement le cas de la *Classis Britannica*, dont les premiers éléments avaient été rassemblés par Caligula, qui les avait renvoyés en Italie, après sa tentative avortée, mais avaient ramené Claude en Gaule au début de l'expédition de Bretagne[310]. C'est probablement aussi le cas de la *Classis Germanica*, sous le règne d'Auguste, sans doute constituée de bâtiments et de troupes venus d'Italie. On est tenté de répéter l'hypothèse, à propos de la *Classis Pontica*, créée à partir de vaisseaux rassemblés pour la conquête, et qui ne pouvaient venir que de Ravenne ou de Misène[311]. Plus tard devaient venir s'y joindre les restes de la flotte de Polémon. Quant à la flotte de Mésie, nous savons par un diplôme de 92 que des marins qui avaient alors accompli 26 ans ou plus furent libérés[312]. Ceci prouve, ou que la flotte de Mésie existait avant Vespasien, hypothèse que nous avons rejetée, ou que les soldats qui s'y trouvaient avaient été engagés à la fin du règne de Néron, dans une des flottes italiennes. De tels détachements se comprennent, car on crée difficilement de toutes pièces une arme technique comme la marine; ils s'expliquent par le fait qu'il n'y avait pas alors de différence juridique entre les flottes centrales et les flottes provinciales, de sorte qu'un marin qui passait de l'une à l'autre n'était pas pénalisé. Le fondateur de l'Empire avait d'ailleurs conscience de cette unicité de la marine quand il employait l'expression de «*classis mea*», dans le testament d'Ancyre, sans pluriel[313]. Les divers successeurs du premier Julio-Claudien avaient donc, petit à petit, abandonné la politique augustéenne, qui consistait d'abord à protéger l'Italie du point de vue

[310] *Supra* p. 273-274.
[311] *Supra* p. 507-508.
[312] *CIL* XVI, 37.
[313] *Res gestae*, 26.

naval, à lui donner la prééminence, sans pour autant en tirer les conséquences sur le plan juridique. La réforme de Domitien consacre la séparation, mais en donnant aux forces italiennes une primauté officielle. Entrant dans le prétoire, celles-ci retrouvent pour mission essentielle de protéger les approches maritimes de la métropole, la défense des zones menacées étant laissée à des flottes provinciales qui remplacent les flottes alliées disparues peu à peu. Cette politique navale de Domitien nous semble corroborer son souci général de redonner à l'Italie un lustre et une puissance qu'elle commençait à perdre, sans pour autant négliger la protection des provinces.

A la fin du premier siècle, la plupart des escadres provinciales sont disposées tout le long de la frontière nord de l'Empire, exception faite de la flotte égyptienne, et de celle de Syrie, non encore créée; les *classes praetoriae* jouent désormais le rôle de réserve générale dans un système qui a sensiblement changé depuis Auguste, et qui ne se modifiera plus guère avant le Bas-Empire; il est temps de porter un jugement d'ensemble sur ce dispositif naval, au faîte de sa puissance.

La marine romaine au second siecle : un corps de troupes militaires

L'histoire de la marine militaire au second siècle n'est pas marquée par de nombreux événements navals, mais par une stabilisation de son organisation, qui ne variera plus guère avant la crise du troisième siècle, voire même la Tétrarchie. C'est ce corps, désormais bien structuré, que nous allons maintenant étudier pour comprendre de quelle politique il fut le fruit.

Nous avons pu mettre en évidence, à plusieurs reprises, le caractère militaire des missions qui étaient confiées à la flotte romaine, et nous avons constaté que le statut personnel des marins et de leurs officiers en faisait des soldats, non des serviteurs privés de l'Empereur. L'organisation même du service à bord laisse entrevoir une forte hiérarchisation de type militaire, dont les structures sont, sinon semblables à celles de l'armée de terre, du moins très voisines.

Matelots

Le matelot, dans les inscriptions, se désigne lui-même comme *miles*, *gregalis*, *caligatus*, *manipularis*, et non *nauta*, affirmant ain-

si, non pas son particularisme, mais son intégration dans les cadres militaires romains. Au demeurant, la distinction entre rameurs, manœuvriers, et soldats de marine, n'est jamais faite dans les sources épigraphiques; s'il est vraisemblable que les manœuvriers étaient des spécialistes formés peu à peu, il n'est pas certain que l'organisation navale ait établi une forte différence entre épibates et rameurs; celle-ci, très nette dans la marine athénienne puis dans la flotte rhodienne, où les inscriptions distinguent les diverses catégories de matelots[314], était encore sensible pendant les guerres civiles de la fin de la République, quand les troupes embarquées, comme ce fut le cas à Actium, venaient des légions, et même jusqu'en 69, dans la flotte de Germanie[315]. Mais cette différence a pu s'affaiblir avec le temps : non seulement aucune inscription, sous l'Empire, ne permet de l'établir, mais encore les monuments figurés qui représentent des marins montrent des hommes en tenue militaire, armés le plus souvent d'un glaive et d'un bouclier, voire d'une lance, chaussés de *caligae*, vêtus d'une tunique[316]. Végèce (IV, 44) décrit d'ailleurs, pour les matelots, un équipement très semblable à celui des soldats de l'armée de terre : casque, cuirasse, jambières, grands boucliers, glaive, armes de jet. Les lettres du matelot égyptien Terentianus (*P. Mich.* VIII, 467-468) évoquent son fourniment : manteau, tunique, braies, glaive de bataille, hache, grapin, deux lances. A côté d'instruments spécifiques au marin, comme le grapin, on constate qu'il y a peu de différence entre l'armement du matelot et celui du soldat légionnaire ou auxiliaire; aucune source ne permet de penser que les rameurs étaient équipés autrement que les épibates, peut-être parce que la différence initiale s'était affaiblie : des textes, il est vrai tardifs, montrent qu'à l'époque paléo-byzantine le rang supérieur de rameurs participait au combat, et Procope précise que les soldats de

[314] *SSAW* p. 305; sur la marine rhodienne, voir M. Segrè, *Dedica votiva dell'equippagio di una nave rodia, Clara Rhodos*, VIII, 1936, p. 225-244 et *Due nuovi testi storici, Rivista di Filologia*, LX, 1932, p. 446-461; cf. *SSAW* p. 306 sqq.

[315] *Supra* p. 354. Sur la différence qui existe encore en 69 dans la flotte de Germanie entre les rameurs d'origine Batave, et les matelots et les soldats d'origine non précisée, nous possédons le témoignage de Tacite, *Hist.* IV, 16. Il s'agit toutefois d'une allusion unique.

[316] M. Bollini, *op. cit.* p. 87-91 distingue deux groupes de représentations iconographiques de marins : 1) ceux qui sont figurés à mi-buste, en toge (*CIL* XI, 29; 89; 3437 a, par exemple) 2) ceux qui sont figurés en habit militaire (*CIL* III, 557; *EE* V, 201; 208; *CIL* III 556; 6109. Ces derniers monuments proviennent de Grèce).

marine embarqués sur les dromons de Bélisaire maniaient eux aussi l'aviron[317]. Il est probable qu'au deuxième siècle, au moins, tous les hommes et non pas seulement ceux du pont devaient recevoir un entraînement militaire et être équipés de façon à pouvoir combattre à terre, ce qui renforçait évidemment la capacité offensive des bâtiments.

Cette militarisation de la marine explique que l'on ait lentement mais sûrement rapproché le statut des marins de celui des autres troupes de l'armée romaine. On répète à l'envie que les gens de mer, à Rome, sont toujours considérés comme des gens de peu, et que la mentalité traditionnelle ne pouvait estimer un service aussi méprisable, et il est vrai que, dans certains cas, la *militia* navale pouvait passer pour une punition, comme le raconte Dion Cassius (LXXIX, 3) au sujet d'un légionnaire transféré d'autorité dans la flotte, en guise de châtiment. Mais on constate sous l'Empire une évolution incontestable, quoique très lente. On a vu que, même sous Auguste, il est fort improbable que les matelots aient été d'origine servile et les affranchis sont de toute façon peu nombreux dans les flottes au début de l'Empire. Bien plus, S. Panciera a pu montrer la présence probable de citoyens dans les rangs de la marine, sans doute dès le premier siècle[318]. Ceux qui, par leur origine, ne possédaient pas le droit de cité, les plus nombreux, '' btenaient après 26 ans de service, et étaient mis ainsi sur un pied d'égalité avec les auxiliaires, même si le service durait plus longtemps[319]. La marine restait toutefois une arme où le service

[317] *Supra* p. 354.

[318] S. Panciera, *art. cit.* La thèse de Panciera s'appuie sur trois textes, *CIL* V, 938; VI, 2491 et *NS* 1960, p. 275-277. Seule la seconde inscription porte mention d'une tribu dans la nomenclature du défunt, vétéran de la flotte de Misène, mais cette tribu peut indiquer une citoyenneté accordée lors du congé du marin, et non une citoyenneté de naissance. Quant aux deux autres inscriptions, qui ne mentionnent pas la tribu des défunts, S. Panciera estime que ceux-ci portent des gentilices connus à Aquilée et à Sarsina, régions dont proviennent respectivement les deux épitaphes, ce qui confère automatiquement, à la naissance, la citoyenneté aux deux marins en question. On voit toutefois que le raisonnement, quoique cohérent, n'est pas absolument prouvé. Plus probantes nous paraissent être deux autres inscriptions, citées par S. Panciera et probablement antérieures à la constitution antoninienne, puisqu'elles font mention de la tribu des défunts, et qui témoignent de la présence, dans les flottes italiennes, de citoyens (*CIL* X, 3392 et XI, 104).

[319] Telle est la durée de service mentionnée par les diplômes; à partir du début du troisième siècle, au moins (*Dip.* 138 de 213-217), le service est de 28 ans. Cet allongement serait à mettre en relation, d'après G. Watson, *The Roman soldier*, 1969, p. 138-140, avec l'octroi, à partir de 166 au plus tard (*dip.* 122) du droit de

était dur et un papyrus nous montre un Egyptien, engagé dans la flotte d'Alexandrie, espérer passer dans les auxiliaires. Le souhait de cet homme fut d'ailleurs réalisé, puisque nous le retrouvons légionnaire quelques années après son entrée dans la flotte (*P. Mich.* VIII, 468; 476. La marine jouait ainsi le rôle d'intermédiaire pour l'entrée de certains pérégins dans l'armée et leur passage dans les corps supérieurs. Ce processus est attesté par la requête de marins Misénates, passés dans la *legio Xa Fretensis*, qui réclament contre l'usage un diplôme pour leur libération, afin d'attester leurs états de service et leur citoyenneté[320]. Service inférieur, la *militia* navale n'en constituait pas moins une étape possible d'un *cursus* militaire, signe que les flottes étaient bien considérées, au second siècle, comme des forces régulières de l'armée, qui jouaient leur rôle dans le processus général de romanisation de l'Empire, au même titre que les auxiliaires. Un certain *L. Trebius T(iti) f(ilius)* ne nous dit-il pas, avec quelque fierté, que sa promotion sociale est due à son passage dans la marine (*CIL* V, 938)? «*Natus sum summa in pauperie. Merui post classicus miles/ad latus Augusti annos septemque decemque/nullo odio, sine offensa, missus quoq(ue) honeste*».

Cette intégration progressive pourrait expliquer que les marins recevaient peut-être, dès leur entrée en fonction, le droit latin. L'idée remonte à Th. Mommsen, qui constatait qu'après 129, les matelots portaient tous les *tria nomina*, sans mention de la tribu, alors que, jusqu'en 71, ils portaient encore leurs noms pérégrins. Selon lui, la concession de ce droit aurait été donnée aux marins par Hadrien. F. Grosso, de son côté, voudrait que cette mesure remontât aux Flaviens[321]. C. Starr avait, en effet, déjà remarqué

mariage aux marins, hypothèse absente de l'article de M. P. Arnaud-Lindet, *Remarques sur l'octroi de la civitas et du conubium dans les diplômes militaires, REL*, 1977, p. 282-309. Pour G. Watson, en effet, les deux mesures se compensaient et permettaient de pallier une éventuelle crise du recrutement des marins, à une époque où, la citoyenneté étant de plus en plus répandue, le service dans la marine était moins recherché. Sur la paie des marins, *infra* p. 558.

[320] *PSI* IX, 1026 = *CPL.* 117. L'inscription *CIL* III, 14567 (= *AE* 1901, 16) signale un certain *L. Cassius Candidus, miles legionis VII Claudia, discens epibeta*. P. Petrovič, *Inscriptions de la Mésie Supérieure*, Belgrade, 1579, IV n° 31, considère après *Starr* p. 137 que les légions du Danube possédaient leurs propres bateaux, ce qui n'est pas impossible. Mais il nous paraît plus vraisemblable de voir ici le passage d'un soldat de la marine à la légion, semblable à celui de Terentianus, cité *supra*.

[321] Th. Mommsen, *art. cit.* F. Grosso, *Il diritto latino ai militari in età flavia, Rivista di cultura classica e medioevale*, VII, 1965, p. 541-560.

que bien des marins, à la fin du premier siècle, portaient les *tria nomina*[322], ce que confirme une inscription de Civitavecchia, dans laquelle un *corporis custos* dédie l'épitaphe d'un soldat de la *classis praetoria Misenensis* qui porte les tria nomina (*CIL* XI, 3526). La flotte n'étant pas prétorienne avant 71, on l'a vu, et les *corporis custodes* n'existant probablement plus sous Trajan, cette inscription de Civitavecchia doit être datée de l'époque flavienne : l'un des Empereurs de cette dynastie aurait ainsi accordé aux marins le droit latin.

C. Starr, toutefois, remarquait déjà que les *tria nomina* pouvaient être accordés à un marin, lors de son entrée au service, pour des raisons purement anagraphiques : c'est le cas d'un Egyptien qui, engagé dans la flotte de Misène, prend immédiatement une nomenclature romaine et change son nom d'Appion en celui d'Antonius Maximus (*BGU* 423). On retrouve des exemples identiques dans l'armée de terre : un soldat s'intitule *L. Iallius Valens qui et Licca Bardi f(ilius)* (*CIL* X, 2715), preuve qu'à son enrôlement il s'appelait *Licca Bardi f(ilius)* et a pris les *tria nomina* à ce moment. Au demeurant, il existe des Latins qui, au premier siècle, portent encore une nomenclature pérégrine[323], et des citoyens dont la tribu n'est pas mentionnée, de sorte qu'on ne peut assimiler purement et simplement *tria nomina* et droit latin. Toutefois, alors que, sous Claude, interdiction avait été faite aux non citoyens d'usurper les *tria nomina*[324], l'apparition de plus en plus fréquente de ces *tria nomina* dans les nomenclatures de marins à la fin du premier siècle et au second siècle témoigne d'une progressive romanisation, d'un rapprochement avec le statut des auxiliaires. Il est certainement abusif d'y voir, avec D. Kienast, un pas vers l'égalité de statut avec les prétoriens, qui portaient tous les *tria nomina*, à la différence des auxiliaires, qui, même au second siècle, avaient encore, pour certains, des noms pérégrins[325]. Toutefois, cet usage d'une nomenclature romaine ne pouvait que rapprocher les marins des autres troupes de l'armée.

[322] *Starr*, p. 71-73. Suivi par L. Wickert *art. cit.* p. 111.

[323] G. Alföldy, *Note sur la relation entre le droit de cité et la nomenclature dans l'Empire romain*, *Latomus*, 1966 p. 37-57.

[324] Suétone, *Claude XXV : peregrinae condicionis homines uetuit usurpare Romana nomina dumtaxat gentilicia.*

[325] *Kienast* p. 27 ; K. Kraft, *Die Rekrutierung der Alen und Cohorten an Rhein und Donau*, Berne, 1951 p. 69-78.

L'attribution systématique et réglementaire, au moins au deuxième siècle, des *tria nomina* aux matelots interdit qu'on puisse tirer des conclusions trop précises de l'onomastique : il n'est pas rare, par exemple, de voir deux frères, ou un père et un fils engagés dans la marine, porter des gentilices complètement différents[326]. Au demeurant, le matériel épigraphique qui nous est parvenu n'est pas considérable : sauf oubli de notre part, nous avons compté 377 noms identifiables dans la flotte de Misène et 126 dans celle de Ravenne[327]. Les autres escadres ont conservé un *corpus* négligeable dans la mesure où certaines escadres, comme celle du Pont, ne nous ont transmis le nom d'aucun marin. Cet ensemble onomastique est donc numériquement très médiocre, si on le compare, par exemple, à celui d'une légion comme la *IIIa Augusta*, où plus de 3000 noms de soldats ont été conservés[328].

Ce handicap, qui interdit des statistiques fiables, alors que la découverte d'une inscription importante peut venir bouleverser nos connaissances, n'est pas le seul[329]. Tandis que les légionnaires sont, en général, des citoyens de souche, dont l'onomastique peut être significative de leur origine ethnique ou sociale, il n'en va pas de même des marins, presque toujours pérégrins – on ne connaît

[326] Exemple de parents qui ne portent pas le même gentilice : cf G. Forni, *Sull'ordinamento ed impiego della flotta di Ravenna, Convegno Classe*, 1967, p. 265-282, notamment p. 273. *CIL* X, 3598 : T. Licinius Memor est le frère de M. Nonius Aquilinus; en X, 3523, M. Antonius Rufinus et L. Iulius Apollinaris sont deux frères; en X, 3540, M. Aurelius Fuscus est le fils de L. Aemilius Vitalis. Cf. G. Susini *Indicazioni dell'epigrafia per la storia romana di Classe, Convegno Classe*, 1961, p. 33; M. Bollini, *Antichità Classiarie* p. 110. G. Susini, *Un catalogo classiario Ravennate, Studi Romagnoli* XIX, 1961, p. 300. Cf. G. Forni, *L'anagrafia del soldato e del veterano, Actes du VIIe Congrès int. d'épigraphie grecque et latine*, Bucarest, Paris, 1979, p. 212. Il est vrai que les titres de *pater* et de *frater* peuvent être parfois fictifs et affectifs, et non refléter une véritable consanguinité.

[327] Nous ne tenons compte ici que des simples matelots. Nous avons renoncé à donner ici des listes prosopographiques complètes, trop longues, dans le cadre limité de cet ouvrage. Elles paraîtront ultérieurement.

[328] Voir Y. Le Bohec, *Recherches sur l'armée romaine d'Afrique. La Troisième Légion Auguste*, thèse de lettres, université de Paris X, 1982.

[329] Voir par exemple le catalogue publié par G. Susini, *Un catalogo classiario ravennate, Studi Romagnoli*, XIX, 1968, p. 291-307, qui, à lui seul comprend une trentaine de noms de matelots, et constitue, pour certaines catégories de sous-officiers, par exemple les *suboptiones*, les *uexilllarii*, les *beneficiarii*, les *cornicines*, les *tubicines*, les *bucinatores* la totalité ou la quasi totalité de l'échantillon onomastique connu.

pratiquement pas d'affranchis ou de citoyens – mais dont le nom indigène ne s'est pas toujours conservé, dans la mesure où les recrues, on l'a dit, recevaient à leur engagement les *tria nomina* pour des raisons essentiellement anagraphiques.

Il est, en outre, extrêmement malcommode de classer chronologiquement les inscriptions qui nous sont parvenues. Non seulement nous manquons encore d'une bonne étude des formules funéraires et des habitudes épigraphiques tant en Campanie que dans la région de Ravenne, mais encore l'accès direct aux divers monuments funéraires des matelots des flottes italiennes reste difficile, voir impossible dans de nombreux cas. On ne peut donc essayer de dater la plupart des inscriptions à l'aide de critères externes (*ductus*, forme et décoration du monument) alors même que les indications du *CIL* sont très insuffisantes[330].

Les formules onomastiques elles-mêmes ne se laissent pas aisément classer dans le temps, sauf en de très grands écarts chronologiques qui ne permettent pas une étude précise : ainsi, les épitaphes du deuxième siècle ne sont-elles que rarement bien distinctes de celles du troisième. On ne peut, dans ces conditions, aboutir à une périodisation satisfaisante, sur un nombre d'exemples significatifs, eu égard à la faiblesse numérique de l'échantillon de base.

La présence des *tria nomina* est très largement majoritaire, le plus souvent sans indication de la filiation, même pérégrine. Sur l'ensemble de l'échantillon actuellement connu, les exceptions sont en effet rares : le nom pérégrin seul, avec ou sans indication de la filiation, est représenté par 7 exemples à Misène (*CIL* X, 769, 3574, 3612; XVI, 13, 16, 79; *AE* 1929, 146), 3 exemples à Ravenne (*CIL* XI, 45, 111; IX, 3892). Il arrive, mais rarement, que le *cognomen* latin soit seul. En revanche, il est fréquent que la formule *nomen* + *cognomen*, usuelle à la fin du deuxième siècle et au troisième siècle, apparaisse.

Les gentilices impériaux sont en minorité. On compte en effet :

330 On considère aujourd'hui, à juste titre, qu'il n'est d'épigraphie que locale, et que les formules varient fortement pour une même période chronologique, à l'intérieur d'une même province : voir par exemple, J.-M. Lassère, *Recherches sur la chronologie des épitaphes paiennes de l'Africa, Antiquités Africaines*, 7, 1973, p. 7-151. Dans ces conditions, et alors que l'accès aux pierres tombales est bien difficile, tout particulièrement à Naples, il paraît impossible de proposer un classement des inscriptions à l'aide des seules indications du *CIL*.

	Misène	Ravenne
Aelii	4	1
Aurelii	13	9
Claudii	9	1
Cocceii	1	0
Flauii	11	1
Iulii	49	11
Septimii	0	1
Ulpii	1	1
Total	88	25

Ces totaux représentent 22% du matériel misénate, 19% du matériel ravennate, mais le grand nombre des *Iulii*, gentilice fort banal, fausse sans doute la statistique. Il paraît donc clair que l'attribution des *tria nomina* aux matelots n'est pas majoritairement liée à l'usage des gentilices impériaux[331].

Les gentilices non impériaux mais d'origine typiquement romaine sont, en revanche, la grande majorité. Si quelques-uns reviennent avec une fréquence assez grande (18 *Antonii*, 10 *Cassii*, 8 *Domitii*, 7 *Marii*, 36 *Valerii* à Misène, seule escadre où l'on puisse effectuer quelque statistique[332], un très grand nombre de gentilices romains ou italiens n'apparaissent qu'une seule fois, ou, au plus, deux ou trois fois : 2 *Aemilii*, 1 *Arruntius*, 1 *Atilius*, 1 *Attius*, 1 *Babbius*, 2 *Bassi*, 3 *Caecili/ Cecilii*, 1 *Caesius*, 3 *Calpurnii*, 2 *Caluisii*, 2 *Carisii*, 2 *Cat(t)ii*, 3 *Cornelii*, 1 *Deccius*, 2 *Epidii*, 2 *Gellii*, 2 *Herrenii*, 1 *Hortensius*, 1 *Iunius*, 1 *Laelius*, 2 *Licinii*, 1 *Lollius*, 2 *Longinii*, 1 *Lucilius*, 2 *Memmii*, 2 *Mucii*, 3 *Naeuii*, 3 *Numisii*, 5

[331] Sur ce point, voir G. Alföldy, *Note*, *art. cit.* qui arrive à des conclusions identiques.

[332] *Antonii* : *CIL* VI, 3098, 3099, 32761 ; X, 3377, 3378, 3503, 3510, 3520 à 3523, 3525, 3526, 3528, 3662 ; XI, 3523 ; *AE* 1929, 142 ; *BGU* 11, 423.

Cassii : *CIL* X, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3551 ; VI, 32764, 32767, 3104 ; *EE* IV, 918.

Domitii : *CIL* X, 8374, 3575 ; VI, 3108, 3109 ; XIV, 235 ; *EE* VIII, 444 ; *Roxan* 44 ; *AE* 1947, 84.

Marii : *CIL* X, 3602 à 3606 ; VI 3120, 3121.

Valerii : *CIL* VI, 3133, 3135 à 3141 ; X 3408, 3510, 3571, 3383, 3388, 3643, 3646 à 3659 ; III, 558 (= 7291) ; XI, 3534 ; XIV, 240 ; *EE* VIII, 384 ; *AE* 1939, 227.

Petronii, 2 *Plotii*, 1 *Pompeius*, 1 *Pomponius*, 1 *Popilius*, 1 *Seius*, 2 *Sempronii*, 2 *Sextilii*, 1 *Sertorius*, 1 *Silanus*, 1 *Sulpicius*, 3 *Terentii*, pour ne parler que de quelques gentilices de la flotte de Misène[333]. Mais malgré ce morcellement numériques des fréquences onomastiques, le nombre total des gentilices ainsi recensés est considérable. Ajoutés aux *nomina* impériaux, ces gentilices italiens traditionnels forment plus des trois quarts du matériel onomastique. On doit évidemment en conclure que ces pérégrins pouvaient choisir, comme ils le voulaient, leur nouvelle dénomination, sur une formule typiquement romaine, qui, la plupart du temps, ne conserve aucun souvenir de l'origine ethnique du marin.

L'origine pérégrine est plus fréquemment apparente dans les *cognomina*, sans que cela soit pour autant la règle : ainsi le nom propre du matelot est rarement réutilisé comme *cognomen*. Les *tria nomina* peuvent, dans quelques cas (*CIL* X, 3377, 3386, 3492, 3493, 3618, 3622; *AE* 1912, 184), être suivis du *signum qui et* + nom propre + filiation. Les *cognomina ethniques* sont rares et pas toujours significatifs : ainsi l'on trouve 1 *Asiaticus* Egyptien (*CIL* X, 3618), 1 *Isauricus* Phrygien (*CIL* X, 3565), 1 *Romanus* Syrien (*CIL* VI, 3151), 1 *Sabinus* Pannonien (*CIL* X, 3639), 1 *Umbrus* Cilicien (*CIL* X, 3662), soit 5 cas non significatifs sur un total de 15 occurrences.

Les véritables noms propres sont plus fréquents : on trouve *Alexander, Demetrius, Diogenes, Domnio, Epictetus, Hebren, Hermogenes, Marcellus, Phanias, Ptolemaeus, Neon, Sabestianus, Ursio, Zeno, Zoilus*, surtout dans la partie hellénisée de l'Empire[334].

[333] *Aemilii : CIL* X, 3540, 3625. *Arruntius : CIL* X, 3535. *Atilius : CIL* VI, 3101. *Attius : CIL* X, 3386. *Babbius : CIL* X, 3546. *Bassi : CIL* X, 3548; *AE* 1947, 141. *Caecili : CIL* VI, 3103; X, 3551; XI, 3526. *Caesius : CIL* X, 685. *Calpurnii : CIL* VI, 32763; X, 3552. *Caluisii : CIL* X, 3554, 3647. *Carisii : CIL* X, 3555; XIV, 234. *Cattii : CIL* VI, 3105; X, 3562. *Cornelii : CIL* X, 3660, 3664, 3491. *Deccius : AE* 1913, 236 (= 1954, 270). *Epidii : CIL* X, 3576, 7592. *Gellii : CIL* X, 8329, 3659. *Herrenii : CIL* X, 3579; *AE* 1929, 147. *Hortensius : CIL* VI, 1064. *Iunius : CIL* VI, 3119. *Laelius : CIL* X, 3597. *Licinii : CIL* X, 3598; *AE* 1939, 226. *Lollius : Roxan* 38. *Longinii : CIL* X, 3589. *Lucilius : CIL* X, 3664. *Memmii : CIL* X, 3379; XI, 3533. *Mucii : CIL* VI, 3123; *AE* 1930, 63. *Naeuii : CIL* X, 3611, 8119; VI, 1063. *Numisii : CIL* X, 3612; X, 3612; XIV, 3627. *Petronii : CIL* X, 3615, 3566, 3616; VI, 3124; XI, 3524. *Plotii : CIL* VI, 3126, 3127. *Pompeius : CIL* X, 3617. *Pomponius : CIL* X, 3387. *Popilius : CIL* VI, 3128. *Seius : CIL* X, 3622. *Sempronii : CIL* X, 3623, 3624. *Sextilii : CIL* III, 2051; *EE* IV, 260. *Sertorius : CIL* X, 3894. *Silanus : CIL* X, 3627. *Sulpicius : CIL* VI, 3133; X, 3634. *Terentii : CIL* X, 3639; *AE* 1949, 261; *EE* VIII, 444.

[334] *Alexander : CIL* VI, 1063, *AE* 1939, 217; *CIL* X, 3582. *Demetrius : AE* 1939,

Quelques rares théonymes apparaissent : *Anubio, Apollinaris* (le plus fréquent), *Asclepiades, Apollonius, Dionysius, Isidorus, Hermes, Heraclianus, Serapion, Syluanus*, là aussi surtout dans le bassin oriental de la Méditerranée[335].

Nombre de *cognomina* sont dérivés de *nomina* ou de *praenomina* à l'aide du suffixe *-ianus : Ammonianus, Iulianus, Gaianus, Flauianus, Aristianus, Fabianus, Lupercianus, Numisianus, Petronianus, Sentianus, Maximianus, Cassianus, Aelianus, Plotianus, Claudianus, Titianus*[336]. La majorité est toutefois constituée d'épithètes qualificatives traditionnelles dans l'onomastique romaine : à eux seuls les *Maximi*, les *Valentes* et les marins désignés par un numéro d'ordre (*Priscus, Secundus*...) forment une part importante du total des *cognomina* ravennates et misénates[337].

Il est clair, dans ces conditions, que la formule onomastique des marins, comme on l'a souvent affirmé, est largement marquée par l'uniformité et la banalité. La romanisation des gens de mer affecte d'abord leur onomastique, choisie manifestement hors de toute règle dominante, de sorte qu'il paraît impossible d'établir l'origine ethnique de ces matelots, hors quelques cas privilégiés, et hors les cas, heureusement assez nombreux, où la nationalité du marin est indiquée. Nous nous sommes contenté, dans le tableau suivant, d'utiliser les inscriptions où celle-ci est clairement signalée. Seules les flottes de Misène et de Ravenne, pour lesquelles nous possédons suffisamment de renseignements, peuvent entrer en ligne de compte.

222. *Diogenes : CIL* VI, 3102; X, 3459, 3506. *Domnio : CIL* X, 3537, 3538; *Epictetus : CIL* X, 3536; VI, 3153. *Hebren : CIL* V, 2834. *Hermogenes : CIL* X, 3652. *Marcellus : CIL* X, 3548, 3549; *AE* 1979, 164. *Phanias : CIL* VI, 314. *Ptolemaeus : CIL* X, 3579. *Neon : CIL* VI, 3140. *Sabestianus : EE* V, 208. *Ursio : CIL* X, 3614. *Zeno : CIL* X, 3626. *Zoilus : CIL* VI, 3092.

[335] *Anubio : CIL* X, 3515. *Apollinaris : CIL* X, 3533, 3596, 3595, 3635, 3523, 3583; VI, 3114; *SB* 7352, 7353. *Asclepiades : CIL* VI, 3113. *Apollonius : CIL* VI, 3135. *Dionysius : AE* 1953, 26. *Isidorus : CIL* X, 3608. *Hermes : CIL* X, 3547. *Heraclianus : AE* 1916, 52. *Serapion : CIL* X, 3574. *Syluanus : CIL* X, 3492, 3526, 3630.

[336] *Ammonianus : CIL* X, 3612. *Iulianus : CIL* X, 3513, 3503. *Gaianus : CIL* X, 3541. *Flauianus : AE* 1916, 109. *Aristianus : CIL* VI, 3115. *Fabianus : CIL* X, 3443. *Lupercianus : CIL* VI, 3116. *Numisianus : CIL* X, 3579. *Petronianus : CIL* X, 3589. *Sentianus : CIL* X, 3611. *Maximianus : CIL* XI, 3124. *Cassianus : CIL* X, 3619; 3636. *Aelianus : CIL* VI, 3643 a. *Plotianus : CIL* X, 3510. *Claudianus : CIL* VI, 3148. *Titianus : CIL* XI, 53.

[337] Tout particulièrement fréquent semble être le *cognomen Valens*.

MISÈNE				RAVENNE		
Gregales		Principales	Officiers	Gregales	Principales	Officiers
Asie	28	10	2	3		
Syrie	7	6		5	2	
Egypte	44	10		5	2	
Afrique	8	3		1	1	
Thrace	36	1	1	2		
Grèce	7	1		1		
Dalmatie	11	1	2	9	3	2
Pannonie	6	4	1	4	1	
Italie	3	3	4	1	4	
Corse	4			2	1	
Sardaigne	24	3		6		
Divers	4			1		

Ce tableau montre l'énorme différence qui existe entre la masse des sources dont nous disposons pour Misène, et les renseignements beaucoup plus rares qui nous sont parvenus sur la flotte de Ravenne. Ce fait interdit de calculer en pourcentage les origines ethniques des ravennates, comme l'a fait G. Susini, d'autant que les inscriptions où les nationalités des marins sont mentionnées représentent seulement 40% du total des épitaphes qui nous sont parvenues[338].

On constate une nette prééminence des provinces d'Asie Mineure, des Thraces et surtout des Egyptiens dans la flotte de Misène. Quant à l'affirmation, généralement répandue, que les Dalmates et les Pannoniens sont très nombreux dans les rangs des

[338] *Loc. cit.* Les chiffres avancés par G. Susini sont les suivants :

– Dalmatie	24 %
– Pannonie	10 %
– Thrace	6 %
– Grèce	3 %
– Asie Mineure	10 %
– Syrie	13 %
– Egypte/Afrique	16 %
– Corse/Sardaigne	6 %
– Italie	8 %

On voit par comparaison avec notre tableau, qui donne les chiffres bruts, qu'un calcul en pourcentages fausse quelque peu la vision qu'on peut avoir de la réalité.

Ravennates, elle repose plus sur le témoignage de Tacite que sur celui de l'épigraphie[339], signe certain que nos sources habituelles, formées surtout d'épitaphes, sont ici lacunaires. En revanche, et malgré le petit nombre d'inscriptions parvenues, il semble que les Italiens soient mieux représentés parmi les officiers et les sous-officiers que parmi les matelots[340]. Quant aux flottes de provinces on ne peut rien en dire : seule la flotte d'Egypte a fourni un matériel suffisant pour qu'on puisse affirmer que tous les hommes sont des Egyptiens.

A leur libération, les matelots reçoivent, comme les auxiliaires, un diplôme qui leur accorde la *iusta missio*, le *conubium* et la *ciuitas* pour eux et leurs descendants. Le petit nombre relativement faible d'inscriptions d'anciens marins (à peine plus d'une centaine), ne permet pas véritablement de suivre la vie ultérieure de ces hommes après leur décharge, et leur rôle dans la romanisation des provinces : nos sources, il est vrai, proviennent surtout des Misénates, mais ceux-ci restent, le plus souvent, autour de leur ancienne base, quelle que soit leur origine ethnique : c'est, en effet, de Misène, ou des alentours de la base, que proviennent presque toutes les épitaphes des vétérans de la flotte campanienne. Seuls quelques-uns retournent dans leur patrie d'origine, comme l'attestent quelques rares inscriptions (par exemple *CIL* XVI, 14 de Salone). Il est vrai que les sources dont nous disposons sont ici insuffisantes, inégalement réparties, et que les flottes provinciales ne sont pratiquement pas représentées.

Il est, dans ces conditions, assez peu probable que les matelots aient reçu une gratification sous forme de lotissement de terre à leur libération. Il y avait certes, à Paestum, une colonie de vétérans, installés par Vespasien après les guerres civiles de 68-69,

[339] Tacite, *Histoires* III, 12. Cf. A. Mocsy, *Pannonici nelle flotte di Ravenna e di Miseno, Convegno Classe*, 1967 p. 305-312.

[340] Le faible recrutement italien n'a pas de quoi surprendre, puisqu'on trouverait des statistiques proches pour le recrutement des légions et des auxiliaires : voir G. Forni, *Il reclutamento delle legioni da Augusto a Diocleziano*, Milan, 1953 et *Estrazione etnica e sociale dei soldati delle legioni nei primi tre secoli dell'impero, ANRW*, II, 1 p. 339-91 ; sur les auxiliaires, K. Kraft, *Zur Rekrutierung der Alen und Kohorten an Rhein und Donau*, Bern, 1951. Nous n'avons pu consulter, pour la marine, l'ouvrage de *A. Ravelli, Gli effettivi della flotta ravennate*, Milan, 1972. Sur les Sardes, G. Sotgiu, *Sardi nelle legioni romane e nella flotta romana, Athenaeum*, 1961, p. 78-97. L'ensemble de ces conclusions corrobore celles données par *Starr* (p. 75).

sans doute en récompense des services rendus par ces marins à la cause flavienne. Cette colonie s'étendait d'ailleurs jusqu'au site voisin de *Velia*; mais il s'agit là probablement d'une exception puisque d'autres attributions de terre du même type sont inconnues dans le reste de l'Empire sauf en Pannonie, vers la même date. Sur ce point, comme d'ailleurs pour l'attribution d'une récompense en espèces à la libération, sur laquelle nos sources sont totalement muettes, il est probable que les marins jouissaient d'un statut identique à celui des auxiliaires, qui se contentaient de la *iusta missio*, du *conubium* et de la *ciuitas*[341].

Sous-officiers

Au-dessus des simples matelots, un corps de sous-officiers, comme dans l'armée de terre, venait se charger tant de l'administration que des services techniques ou du commandement tactique.

Les inscriptions mentionnent d'assez nombreux grades, mais malheureusement aucun *cursus*[342]; Il est donc assez difficile, voire impossible, d'établir une *Rangordnung* semblable à celle que A. von Domaszewski avait pu autrefois tracer pour les diverses composantes de l'armée de terre, et personne ne s'est d'ailleurs attelé à cette tâche[343]. C. Starr et L. Casson évoquent, chacun de leur

[341] Velia : *AE* 1978, 257; Paestum : *CIL* XVI, 12; 13. Cf. *Starr* p. 94; M. Mello, G. Vozza, *Le iscrizioni latine di Paestum*, 1968, p. 323-325; G. Mello, *Paestum Romana : ricerche storiche*, Rome, 1974, p. 154. L'attribution de terres et d'une retraite rémunérée à des soldats non-citoyens est contestée par G. R. Watson, *Discharge and resettlement in Roman army. The praemia militiae. Neue Beiträge zur Geschichte der alten Welt, Römisches Reich*, II, 1962, Berlin 1965, p. 152. Cf. aussi M. Corbier, *L'aerarium militare, Armée et fiscalité dans le monde antique*, CNRS, 1977 p. 208-209. *Contra* P. A. Brunt, *PBSR*, XVIII, n.s. 5, 1950, p. 50-71. L'attribution de terres en Pannonie (*CIL* XVI, 14) en 71, semble liée elle-aussi aux suites des événements de 68/69.

[342] Cette situation tend à se rapprocher de celle des auxiliaires, pour lesquels les *cursus* de sous-officiers sont rares, à la différence de ce qui se passe pour les prétoriens et les légionnaires. D. J. Breeze, *The organisation of career structure of immunes and principales of Roman army, BJ.* 174, 1974 p. 282, suggère que la raison en est un certain manque d'argent qui empêchait les militaires des catégories inférieures de se faire graver de longues inscriptions, à la différence des prétoriens et des légionnaires, mieux payés.

[343] A. von Domaszewski, *Die Rangordnung des römischen Heeres*, 2ème ed. par B. Dobson, *Beih. der Bonner Jahrbücher*, XIV, Cologne, Graz, 1967. On complètera

côté, les divers grades de sous-officiers, mais sans donner de listes vraiment complètes. Nous avons donc entrepris d'en dresser une, afin d'établir un embryon de classement, en tenant compte bien entendu du fait que les diverses catégories de sous-officiers ne sont pas présentées de façon égale dans les inscriptions. Toute distinction chronologique reste malheureusement impossible, en l'absence de datation même approximative des données dont nous disposons[344].

Comme dans l'armée de terre, il faut distinguer des fonctions techniques, des charges tactiques (les *taktische Chargen* de A. von Domaszewski) et des fonctions d'état-major. Cette différenciation horizontale des fonctions est traversée par une hiérarchisation verticale des grades, probablement sensible, comme dans l'armée de terre, à travers la hiérarchie personnelle des soldes. Certaines inscriptions signalent, en effet, des *sesquiplicarii* et des *duplicarii*, ce qui suppose que des avantages de paie soient accordés à certains sous-officiers anciens, et qu'il existe un système d'avancement. Il est vrai que les détails de cet avancement nous échappent, en l'absence de *cursus*, comme nous échappe la réalité de la hiérarchie entre les différentes catégories de *duplicarii* puisque, si ces sous-officiers recevaient des compléments extraordinaires de solde en sus de leur double paie, comme cela se pratiquait dans l'armée de terre, nous n'en avons aucune trace épigraphique[345].

Fonctions techniques, services. Les musiciens sont bien représentés par plus d'une quinzaine d'inscriptions avec des *cornicines*, des *tubicines* et des *bucinatores*, attestés dans cet ordre sur un catalogue ravennate, ce qui diffère de l'ordre dans lequel Végèce les nomme, à propos de la légion (*tubicines, cornicines, bucinatores*)[346]. Les *cornicines* de la marine connus par les inscriptions sont tous des *duplicarii*, mais il n'est pas certain que les autres catégories de musiciens appartiennent aussi au même grade[347]. Un

utilement avec l'*art. cit. supra* de D. Breeze. Ni l'un ni l'autre ne s'intéressent à la marine.

[344] Voir le tableau p. 539.

[345] Sur ces soldes extraordinaires, voir D. Breeze, *art. cit. id. Pay grades and Rank below the centurionate, JRS* LXI, 1971, p. 130-135; E. Sander, *Zur Rangordnung des römischen Heeres : Die Gradus ex caliga, Historia*, III, 1954-1955, p. 87-105, et naturellement l'ouvrage de A. von Domaszewski cité *supra*.

[346] Cf. G. Susini, *Un catalogo classiario Ravennate, Studi Romagnoli*, XIX, 1968, p. 291-307. Végèce II, 22.

[347] *Duplicarii : CIL* X, 3416. Il est possible toutefois que des musiciens, comme

symphoniacus, connu par une inscription unique, semble faire difficulté, car on ne sait où le classer, d'autant qu'il appartient à une sorte de musiciens inconnue dans l'armée de terre. Mais plutôt que de croire à une spécifité de la flotte, il faut voir là un héritage de la marine républicaine : le *symphoniacus* en question s'intitule, en effet, – *ilus Pinthsi f(ilius)* et est connu sur une inscription de Brindes; tant la nomenclature du matelot, qui indique la filiation, que l'origine de la pierre, Brindes, où nous savons qu'aucune escadre ne fut basée après l'époque julio-claudienne, conduisent à proposer pour cette inscription une date haute. Le *symphoniacus* serait donc l'équivalent du flûtiste qui rythmait la cadence des bateaux grecs[348], mais on aurait là affaire à un vestige du passé, preuve que la marine impériale devait adopter peu à peu une organisation militaire plus romaine, en remplaçant le *symphoniacus* par les musiciens traditionnels de son armée : *cornicines, tubicines, bucinatores*.

A côté des joueurs de trompette, dont certains étaient sans doute embarqués et d'autres faisaient partie de l'état-major des officiers supérieurs, le service de santé est bien représenté par 10 inscriptions de médecins *duplicarii*[349] embarqués probablement sur chaque navire puisque l'épigraphie signale les bâtiments auxquels ils appartiennent. Beaucoup moins claires semblent être les fonctions du *subunctor*, connu par une seule inscription, peut-être antérieure au second siècle[350], et dont le titre rappelle peut-être celui de l'ἐλαιοχρειστής grec, chargé d'enduire d'huile les ra-

dans l'armée de terre, reçoivent une simple paie et demie, mais nous n'en avons pas mention dans nos sources. *Bucinatores : AE* 1896, 21; *CIL* XI, 6735.

[348] Cf. *CIL* IX, 43; sur Brindes, *supra* p. 220-221. Sur l'aulète grec, *SSAW* p. 304.

[349] *CIL* XI, 29, 6944; X, 3441 à 3444, 3599; VI, 3910, 32769; *Epigraphica* 1970, p. 670. L'inscription *CIL* X, 3599 cite un certain *L. Lollius Valens med. III Fide mani*. Pour Mommsen, *CIL*, ad. n°, il ne s'agissait pas d'un médecin, mais d'un *Med(iolano)*, originaire de Milan; V. Nutton, *The doctors of the Roman navy, Epigraphica*, XXXII 1970, p. 66-71, le considère, à la suite de *Dessau*, comme un médecin qui vient d'entrer au service, donc encore *manipularis*. Sur le service médical romain, on ajoutera R. W. Davies, *The medici of the Roman armed forces, Epigraphische Studien*, VII, 1969, p. 83-99.

[350] L'*unctor* est aussi un calfat, selon Gaffiot. Toutefois, des *subunctores* semblent attestés chez les Vigiles, *Dessau* 2156, ce qui exclut ce sens et permet d'avancer celui de «soigneur». L'inscription *CIL* X, 3498 qui cite ce grade dans la marine fait mention de la filiation du défunt, rare au second siècle.

meurs[351]. De même, on connaît un unique *strig(illarius)* de fonction sans doute identique[352].

Les ouvriers sont assez nombreux soit sous le simple titre de *faber*, en général *duplicarius*[353], soit sous un nom de spécialité : *naupegus aupiciarius*, calfat[354], *caementarius*, maçon[355], *architectus*[356], avec un mystérieux *ergodota*, peut-être sorte de contremaître[357], et des maîtres de hache ou *dolabrarii*[358]. Tous ces artisans, dont la solde est inconnue, servaient soit à bord, soit dans les bases, où les tâches techniques ne manquaient évidemment pas.

Charges tactiques. Celles-ci sont de deux ordres : naval et militaire proprement dit. Dans la première catégorie on rangera le *celeusta, pausarius ou pitulus*, qui devait battre le rythme de la nage, comme le κελευστής grec[359]. Il est étonnant, toutefois, qu'on n'en rencontre que peu d'exemples, dont l'un, au moins, est certainement du début de l'époque julio-claudienne[360]; là aussi on a peut-être affaire à une survivance de la marine républicaine. Mieux attestés sont les *uelarii*, qui étant *duplicarii*, imposent sans doute de considérer le *proreta* ou homme de vigie à la proue, et le *gubernator* ou pilote comme des *duplicarii* eux aussi, bien que les inscriptions ne le précisent pas : dans les deux cas, il s'agit de grades déjà en vigueur dans les marines hellénistiques[361], dont les titulaires viennent immédiatement après l'Officier Commandant.

Dans la deuxième catégorie, celle des fonctions militaires,

[351] Sur l'ἐλαιοχρειστής, *SSAW* p. 308.

[352] *CIL* X, 3495.

[353] *Duplicarii : CIL* X, 3422 à 26; XI, 56. Sans indication : *CIL* X, 3417 à 3421, 3427; XI, 56; *CPL* 144; Susini, *Un catalogo, art. cit.*

[354] *Naupegus aupiciarius* : *AE* 1974, 621 (de *pix*).

[355] *CIL* X, 3414.

[356] *CIL* X, 3392.

[357] *AE* 1899, 35.

[358] *Dolabrarii : CIL* XIII, 7723; on connaît en outre un *dolator : AE* 1967, 114, qu'il faut sans doute rapprocher des *dolabrarii* plutôt que du *dolon*. Cf. *SSAW* p. 313 n. 59.

[359] *Celeusta*; *CIL* XII, 5736; *pausarius : EE* VIII, 383; *pitulus* (du grec πίτυλος «coup de la rame dans l'eau» : *CIL* X, 3480-3481; cf. *SSAW* p. 311).

[360] *CIL* XII, 5736 appartient à l'escadre de Fréjus et est donc d'époque julio-claudienne.

[361] *Velarii duplicarii : CIL* X, 3499; cf. *SSAW* p. 302-307. Sans indication : *CIL* X, 3500; XIII, 8321, 8160. *Proretae : CIL* X, 3482-3486; XIII, 8322; *AE* 1939, 231. *Gubernatores : CIL* X, 3428-3438; 3385, 6638; XIV, 238, 4498; III, 3165; V, 960; XI, 88; XIII, 8323.

nous trouvons des grades dont la place dans la hiérarchie est mal connue : au sommet *l'optio*, attesté 47 fois, ce qui est considérable, et qui est sans doute un *duplicarius* comme dans l'armée de terre[362].

En-dessous, mais avec une paie qu'on ignore, on rencontre le *suboptio*, le *nauphylax*, dont C. Starr suppose qu'il remplace le πεντηκόνταρχος responsable de l'entretien du bateau[363], et l'*armorum custos*, peut-être sorte de capitaine d'armes. Un grade paraît mystérieux, mais n'apparaît qu'une fois : celui du *nonagenarius*, «qui commande à 90 hommes»[364].

L'Etat-major. De nombreuses fonctions d'état-major sont attestées, soit auprès du triérarque, soit auprès du préfet, soit auprès de l'un ou de l'autre. On connaît auprès du triérarque de nombreux scribes, parfois appelés *adiutor* ou *secutor*. Leur place dans la hiérarchie n'est pas connue, alors que des *librarii*, scribes eux-aussi, sont attestés comme *sesquiplicarii*[365]. Dans la catégorie des *beneficiarii*, qui peuvent être placés auprès du triérarque ou auprès du préfet, on rencontre, outre ceux qui se donnent simplement ce titre, un *tesserarius* et deux *signiferi* dans l'état-major d'un triérarque; tous ceux que nous connaissons sont des *duplicarii*[366]. On ne sait, en revanche, à quel rang de la hiérarchie placer diverses fonctions rares attestées le plus souvent par une seule mention épigraphique : 1 *cerarius* sans doute scribe, comme *l'exceptor* ou l'*exactus*[367], 1 *uictimarius*, sans doute basé à terre, car on voit mal

[362] Cf. D. Breeze, *art. cit.*. On ne rencontre pas d'*Optio Spei* comme dans l'armée de terre, mais on trouve des *optiones naualiorum* (*CIL* XIII, 6712 et 6714, cf. *infra* n. 401; *AE* 1968, 284). On n'a trace qu'une seule fois de l'avancement d'un *suboptio* au grade d'*optio*, s'il s'agit bien d'un seul et même personnage : *C. Arruntius Valens*, connu comme *suboptio* de trière en *CIL* X, 3469 et 3464 se retrouve *optio* sur une liburne en *AE* 1896, 21 (cf. *Starr* p. 61).

Optiones : CIL X, 3335, 3381, 3400 a, 3458 à 3479, 8209; III, 3971, 14691; XI, 31, 34, 64, 65, 109, 7584,; XIII, 6712, 6714; VI, 32777 a; *AE* 1896, 21; 1968, 184 et 471; 1971, 28; 1974, 636; *EE* VIII, 431, 444; *CPL* 251.

[363] *Starr* p. 56. *Suboptiones : CIL* X, 3496, 3497; XI, 349, 3531; *AE* 1896, 21; Susini, *art. cit. Nauphylaces : CIL* X, 3448-3455, 8261; XI, 43, 105, 112; *EE* V, 201.

[364] *CIL* X, 3456. *Armorum custodes* : *CIL* X, 3394 à 3410, 3484, 3495; XI, 66, 92, 6107; XVI, 100; *EE* VIII, 425.

[365] *Adiutor : CIL* X, 3391; *Secutor : CIL* X, 3494 (cf. O. Fiebiger, *secutor*, *RE* II, A, I) *librarius sesquiplicarius : CIL* XVI, 154. *Scribae : CIL* X, 3380, 3481, 3488-3493; XI 59,77, 104, 108; XIII, 8323; VIII, 9279; *EE* VIII, 426; *AE*, 1929, 145; 1965, 145; 1980, 487; *CPL* 250 et 251.

[366] *Tesserarius : CIL* XI, 6107; *Signiferi : CIL* XI, 6107; X, 1080.

[367] *Cerarius : AE* 1967, 428; *exactus : CIL* VIII, 21025; *exceptor : CIL* XI, 77.

TABLEAU DES CHARGES DE SOUS-OFFICIERS

<table>
<tr><th rowspan="2">SOLDE</th><th colspan="3">TECHNICIENS</th><th colspan="2">CHARGES TACTIQUES A BORD</th><th colspan="2">ETAT-MAJOR</th></tr>
<tr><th>Musiciens</th><th>Santé</th><th>Ouvriers</th><th>Navales</th><th>Militaires</th><th>Triérarque</th><th>Préfet</th></tr>
<tr><td rowspan="2">SIMPLE OU NON PRECISEE</td><td rowspan="2">Symphonia-cus (1)</td><td rowspan="2">Subunctor (1)
Strigilarius (1)</td><td rowspan="2">Naupegus (1)
Caementa-rius (1)
Architectus (1)
Ergodota (1)
Dolabrarius (2)</td><td rowspan="2">Celeusta/Pau-sarius (2)
Pitulus (2)</td><td rowspan="2">Armorum cu-stos (26)
Nauphylax (12)
Suboptio (5)
Nonagenarius (1)</td><td>Adiutor (19)
Secutor (1)
Scriba (19)</td><td>Praeco (1)
Strator (1)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cerarius (1)
Exceptor (1)
Vexillarius (6)
Victimarius (1)
Scenicus (1)
Vestiarius (1)
Coronarius (1)
Exactus (1)</td></tr>
<tr><td>SESQUIPLICARII</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td colspan="2">Librarius (5)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">DUPLICARII</td><td rowspan="2">Cornicen (4)
Tubicen (3)
Bucinator (8)</td><td rowspan="2">Medicus (10)</td><td rowspan="2">Faber (18)</td><td rowspan="2">Velarius (4)
Proreta (8)
Gubernator (23)</td><td rowspan="2">Optio (47)</td><td>Tesserarius (1)
Signifer (2)</td><td>Cornicularius (3)
Euocatus (1)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Beneficiarius (21)</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td colspan="2">ESCLAVES
Dispensator (1)
Gladiator (1)</td></tr>
</table>

NB: Les chiffres qui suivent les charges indiquent le nombre d'occurrences relevées.

sa fonction sur un bâtiment, de même que le *coronarius*, «qui tresse des couronnes[368], tandis que le *scenicus* et le *uestiarius* doivent être des sortes d'ordonnance. Mieux connu, le *uexillarius*, attesté par 6 inscriptions appartient soit à un bâtiment, soit à un groupement[369].

Le préfet, en tant qu'officier général, peut avoir un *praeco*, ou héraut[370], peut-être un *strator* ou écuyer[371]; parmi les *beneficiarii* à double paie que l'on connaît, on rencontre, outre les bénéficiaires proprement dits, des *cornicularii*. On ne rencontre pas de *cornicularius* à simple paie ou à une paie et demie mais peut-être est-ce dû à une lacune de nos sources, car de telles catégories existent dans l'armée de terre. Il faut enfin citer, au-dessus de ces catégories de sous-officiers, le cas d'un *euocatus*, sans doute destiné à passer officier[372]. Non militaires sont sans doute les gladiateurs de la flotte de Germanie et un *dispensator*, comptable, esclave de Trajan[373].

Cette organisation, tout en étant moins complexe que celle de l'armée de terre, et surtout connue avec moins de précision, n'en revêt pas moins un caractère militaire évident, dont nous avons cru pouvoir remarquer, à plusieurs reprises, qu'il s'était renforcé avec le temps, en faisant disparaître certaines survivances de la marine républicaine ou hellénistique. Certaines des fonctions navales, notamment celle de proreute et de pilote existaient déjà dans les flottes grecques; mais les charges militaires tactiques et celles d'état-major semblent s'être développées sous l'Empire, les termes sont romanisés. Sans être identique en tout point à l'organisation des auxiliaires, par exemple, celle de la marine lui est suffisamment proche pour qu'on puisse la dire inspirée de l'armée de terre.

[368] *Victimarius : CIL* X, 3501; *coronarius : CIL* XI, 30.

[369] *Scenicus : CIL* X, 3487; *Starr* p. 62 n. 14 rapproche de Pollux I, 89 qui nomme la cabine du bateau σκήνη; *uestiarius : CIL* V, 774 (il s'agit d'un *gregalis*). *Vexillarius : CIL* X, 3502; Susini, *art. cit.*

[370] *Praeco pr* que nous developpons en *praeco pr(aefecti)* plutôt que *praeco pr(ior)* dans *EE* VIII, 800.

[371] Restitution d'un [στ]ράτ(ωρος) dans *AE* 1929, 149; cf. *RE* IV, A, I col. 329.

[372] *CIL* X, 3417. *Cornicularii : CIL* X, 3415; *RE* 1929, 140.

[373] Gladiateurs : *CIL* XIII, 8831; *dispensator : CIL* X, 3346.

Officiers

Th. Mommsen, le premier, avait remarqué que les matelots nommaient indifféremment leur bateau ou le nom de leur centurion, et que les bateaux sont souvent indiqués dans les inscriptions avec le sigle ↄ[374]. Quelle que soit leur taille, les bâtiments étaient donc assimilés à une centurie, comme le prouve une inscription de Rome où quadrière, trière et liburne sont considérées comme telles[375]. S'engageant dans la marine, un Egyptien, qui écrit à ses parents, indique qu'il ne sait pas encore dans quelle centurie il sera affecté[376].

Cette organisation militaire calquée sur celle de l'armée de terre s'applique-t-elle à tous les matelots, ou seulement aux épibates? La question est embrouillée par l'existence de trois grades d'officiers, navarque, triérarque et *centurio classicus*, dont la hiérarchie est difficile à établir.

Navarques et triérarques sont des grades qui ont une origine grecque. Littéralement, le premier mot signifie «commandant de navire», et le second «commandant de trière», mais très vite les usages ont varié. A l'époque hellénistique les navarques étaient souvent amiraux et les triérarques pouvaient commander des tétrères, ou n'importe quel vaisseau[377]. Face à ce flottement du sens à l'époque hellénistique, il est extraordinaire que Th. Mommsen soit revenu à la signification étymologique des termes et pense qu'à l'époque romaine les navarques commandaient les grosses unités (pentères, héxères), et les triérarques les petites (trières, liburnes)[378]. Seul un passage de Végèce, ou l'auteur affirme que les navarques commandent des vaisseaux, pourrait corroborer cet-

[374] Th. Mommsen, *comm. ad. CIL* X 3340. On trouve à deux reprises, *CIL* XIII, 7681 et *AE* 1956, 249, le mot *pleroma* suivi d'un nom propre au génitif pour indiquer l'équipage auquel on appartient. cf. F. Miltner, *RE* XI, 233, s.v. *pleroma*.

[375] *CIL* VI, 1063 = *Dessau* 2178. Une héxère est, elle aussi, considérée comme centurie, cf. *CIL* XIV, 232. Que des liburnes soient aussi considérées comme centuries est attesté par le *papyrus Rhyland* 223 = *CPL* 312.

[376] P. Mich VIII, 490. cf. J. C. Winter, *In the service of Rome, letters from the Michigan collection of papyri, Classical Philology* XXII, 1927, p. 237-299. *Infra* p. 687.

[377] *Starr* p. 39 et références n. 40. Sur les grades dans la marine Rhodienne, voir M. Segrè, *loc. cit.*, p. 233.

[378] Th. Mommsen ad CIL X, 3340.

te opinion de Th. Mommsen[379], mais la langue de Végèce n'est pas toujours précise. En réalité, comme O. Fiebiger et C. Starr l'ont déjà remarqué, on ne voit jamais, dans les inscription, un navarque à la tête d'un bâtiment, de sorte qu'il s'agit peut-être d'officiers supérieurs pouvant commander des groupes de bâtiments[380]. Les triérarques, en revanche, commandent les bateaux, de quelque taille qu'ils soient, ou des groupements de petits vaisseaux[381]. Le seul *cursus* purement naval qui nous soit parvenu d'un officier montre un avancement du grade de triérarque à celui de navarque puis de *nauarchus princeps*. Il s'agit donc de grades différents dans un même corps d'officiers[382].

Que sont en revanche les *centuriones classici*? On estime traditionnellement qu'il s'agit des officiers chargés de commander le groupe d'épibates embarqués. Il y aurait donc à bord une double hiérarchie : l'une de caractère naval, avec à sa tête le triérarque, puis le pilote, le proreute, les divers sous-officiers de tradition grecque (*celeusta, pitulus, symphoniacus* etc....), l'autre plus strictement romaine, avec, à sa tête, le centurion, l'*optio* et les autres sous-officiers militaires, (*signifer, tesserarius* etc....) qui ne commanderaient qu'à terre ou au moment du combat, et aux seuls épi-

[379] Végèce IV, 32 : *Singulae autem liburnae singulos nauarchos, id est quasi nauicularios habebant.*

[380] Ici vient se poser le problème d'une mystérieuse inscription d'Alexandrie, qui, sous Marc-Aurèle, fait mention de δεκανοὶ d'une flotte prétorienne (*IGRR* I, 1046). La plupart des auteurs se sont interrogés sur le sens du mot (*Kienast* p. 40; *Starr* p. 40; O. Fiebiger p. 375). O. Fiebiger, suivi par C. Starr, estime qu'il s'agit de navarques commandant une escadre de 10 navires. Une δεκαναία est, en effet, chez Polybe XXII, 10-14 et XXIV, 6, 1 un groupement de 10 bâtiments. Toutefois Végèce affirme que le *decanos* est le sous-officier responsable d'un *contubernium* de 10 hommes (II, 8 et II, 13). Il vaut mieux sans doute se ranger à l'avis de D. Kienast, qui prétend qu'on ne peut trancher dans l'état actuel de nos connaissances.

[381] Galien V, p. 897 edit. Kühn : Τριηράρχαι μὲν ὠνόμαζον οἱ παλαιοὶ τοὺς ἄρχοντας τῶν τριήρων, νῦν δ'ἤδη πάντας οὕτως καλοῦσιν τοὺς ὁπωσοῦν ἡγουμένους στόλου ναυτικοῦ κἂν μὴ τριήρεις ὦσιν αἱ νῆες. (Cité par L. Wickert *art. cit.* p. 114 n. 4). Commandant de trière : *CIL* IX 41 ; de liburne *CIL* III, 434 ; de quadrière *CIL* X 3391 ; de détachement Tacite, *Hist.* II, 16.

[382] *CIL* XI, 86 (Ravenne) : *D(iis) M(anibus) / P(ublii) Petroni(i) Afrodisi - - / ex trierarc(ho) nauarc[ho] / et principe cl(assis) pr(aetoriae) Rauen[n(atium)] / et Gauiae Gorgoniae [- - -] / Aelius Carpophorus / parentibus.* E. Sander, *loc. cit. infra* n. 387 estime qu'il n'y a pas de différence entre triérarque et navarque : cette inscription prouve précisément le contraire.

bates, le commandement suprême étant assuré par le triérarque[383].

Voilà une bien étrange organisation, dont on se demande comment elle pouvait fonctionner avec quelque efficacité! On remarquera, au demeurant, un certain nombre d'incohérences dans cette théorie. Nous avons d'abord rappelé que *tous* les matelots se disaient *milites* et pas seulement les épibates. Les *papyri* qui nous ont conservé quelques-unes de leurs lettres montrent que la hiérarchie «militaire» jouait un bien plus grand rôle que la hiérarchie «navale», dont on n'entend guère parler : il est question de centurions, d'*optiones* de *contubernales*, guère de triérarques[384]. Remarquons en outre que les soldats, on l'a vu, nomment leur centurie ou leur bateau, ce qui revient au même, mais pas leur triérarque : serait-il possible qu'ils citent, non leur commandant de bateau, mais son second? Ajoutons qu'il en va de même d'un *gubernator* qui mentionne sa centurie, preuve que la hiérarchie «navale» était intégrée dans l'organisation militaire[385]. De même, remarquons qu'aucune inscription ne signale, *pour un même bateau*, à la fois un triérarque et un centurion[386]. Enfin, la théorie traditionnelle pouvait se défendre, quand on se référait aux calculs de J. Kromayer sur le nombre des épibates embarqués, 80/90 par trière, mais nous avons vu que ces chiffres étaient probablement trop élevés. Si un centurion pouvait sans difficulté commander aux 100/120 hommes d'une quinquérème, en allait-il de même pour les 30-40 hommes d'une trière, qui étaient sans doute encore moins nombreux sur une liburne? L'idée d'une double hiérarchie à bord des navires nous paraît décidément hasardeuse.

E. Sander, qui avait senti la difficulté, proposait de la régler en supposant que le centurion commandait aux épibates de plusieurs bateaux, à concurrence d'une centaine d'hommes, et que les bâtiments où ils embarquaient portaient le signe de la centurie[387].

[383] *Starr* p. 57-59; L. Wickert *art. cit.* p. 116; O. Fiebiger *op. cit.* p. 394.

[384] La remarque est de L. Wickert *art. cit* p. 116. Voir par exemple la lettre du marin Tiberianus, *P. Mich.* VIII, 468. *Infra* p. 586.

[385] *CIL* X, 3385.

[386] *AE* 1972, 198, signale deux frères, dont l'un est triérarque, l'autre centurion; mais rien ne dit que le centurion soit dans la marine, et s'il l'est, qu'il soit sur le même bâtiment que son frère.

[387] E. Sander, *Zur Rangordnung des römischen Heeres : die Flotten, Historia* 1957, p. 347-367 notamment p. 356.

Mais la difficulté ne nous semble pas résolue pour autant, car il y aurait eu alors une triple hiérarchie : celle du groupement naval, celle du centurion, celle du triérarque; il semble bien, au demeurant, on l'a vu, que *tous* les bâtiments, quelle que soit leur taille, aient été conçus comme des centuries.

La seule solution possible à cette difficulté est de considérer que centurions, triérarques et navarques ne sont autre chose que l'expression de différents grades d'une même hiérarchie. E. Ferrero avait déjà suggéré de reconnaître dans les *centuriones classici* des triérarques ou des navarques qui avaient reçu le grade de centurion, mais son opinion n'avait pas été retenue[388]. Il est vrai que Tacite distingue triérarques et centurions de la flotte dans un passage des *Annales*, XIV, 8, 4 où est évoqué l'assassinat d'Agrippine, *trierarcho Herculeio et Obarito centurione classiario*, et depuis Th. Mommsen, cette distinction a paru absolue[389]. Mais à y regarder de près, rien n'exclut, dans la phrase de Tacite, que centurion et triérarque puissent être des dénominations hiérarchiques différentes à l'intérieur d'un même *cursus*. Au demeurant, la situation a pu évoluer entre l'époque julio-claudienne et le second siècle; le titre de triérarque, sans tomber en désuétude, aurait été ainsi, peu à peu, intégré dans l'organisation militaire romaine, de sorte que les commandants des navires se diraient tantôt triérarques, tantôt centurions. Ainsi s'explique peut-être une inscription difficile, restituée par Th. Mommsen de la façon suivante[390] :

– *diu[i] Ne[r]uae abnepotib(us)/ [nauarchi et trier]archi classis praetor(iae) Misen(atium)/ [quod ad duos ce]nturionatus quibus diuus Pius/ [classem suam hono]rauerat adiecto tertio ordine / [optimum princi]pem aequauerint.*

L'inscription est clairement dédiée à Marc-Aurèle et Lucius Verus, et signifie probablement que ces deux Empereurs avaient octroyé aux deux premières classes de navarques et aux triérarques le grade de centurion, et qu'Antonin a conféré le même privilège à la troisième classe, le *tertius ordo*. On sait en effet que les centurions de l'armée recevaient, suivant leur ancienneté, une place dans les *decem ordines* de la carrière[391]. Pour A. von Domas-

[388] E. Ferrero, *L'ordinamento* . . . p. 38.
[389] Th. Mommsen *ad. CIL* X, 3340.
[390] *CIL* X, 3340.
[391] A. von Domaszewski (*op. cit.* p. 90-7). *Kienast* p. 19. On n'a pas de trace cer-

zewski, l'inscription signifie que les triérarques et les navarques recevaient désormais une qualification pour entrer dans l'armée de terre[392], hypothèse rendue plausible par diverses inscriptions qui attestent le passage des officiers de marine dans l'*exercitus*. Toutefois, si la restitution est correcte, le sens peut être différent : l'inscription parle d'une attribution du centurionat aux officiers de marine; or les *cursus* dont nous disposons montrent que les navarques progressent vers le centurionat légionnaire : c'est le cas de C. Sulgius Caecilianus qui monte du grade de navarque à celui de centurion légionnaire[393], et d'un officier inconnu qui avance du grade de triérarque à celui de centurion légionnaire[394]. Dans ces conditions, le passage vers ce grade constitue une promotion individuelle, et il n'est pas vraisemblable de penser que l'inscription qui rappelle le privilège conféré par Antonin signifie que les deux premières classes de navarques et de triérarques recevaient automatiquement, à cette époque, le centurionat légionnaire comme un droit accordé ès qualités. Elle doit signifier au contraire que certains navarques et triérarques, les plus anciens tout au moins, prenaient le titre de *centuriones classici*, qui devait les qualifier ultérieurement pour le centurionat légionnaire[395]. Ces grades de navarques et de triérarques pouvaient en effet s'obtenir très tôt, semble-t-il, puisque nous constatons l'existence d'un *nauarchus bis*

taine, en revanche, d'une promotion des sous-officiers de la marine vers les grades d'officiers.

[392] *Id.* p. 105-6. Cf. *Starr* p. 42-3; L. Wickert *art. cit* p. 115 n. 7 est sceptique sur l'interprétation de A. von Domaszewski, qui est au contraire reprise par Kienast p. 19.

[393] *CIL* VIII, 14854 : *C(aio) Sulgio L(ucii) f(ilio) Pap(iria) Caeciliano praef(ecto) leg(ionis) (tertiae) Cyrenai/cae p(rimo) p(ilo) leg(ionis) (uicesimae) Valeriae uictricis, praeposito reli/quationi classis praetoriae Misenatium piae/ uindicis et thensauris domini[cis e]t bastagis copia/rum deuehendar(um), (centurioni) leg(ionis) (tertiae) Aug(ustae) et (septimae) Geminae/ et (primae) Parthicae et (sextae decimae) Fl(auiae) f(elicis) et (tertiae decimae) G(eminae) in prouincia Daci/a nauarch(o) classis praetoriae Mise[n]atium piae/ uindicis, opt[i]oni peregrinorum et ex[erci]tatori mi[i]/tum frumentarior(um) et Sulgiae --- ae et [S]ulgio/ Apro --- io --- irsi/pici --- fs ---patri et co(n)[iugi].*

[394] *CIL* X, 3342 a; restitution de A. von Domaszewski, fortement mise en doute par *Starr* p. 49 n. 61, mais on voit mal pour quelles raisons : *decurio e]quit(um) trierarc(hus) prist[tis] (centurio) leg(ionis) ... p(rimus) p(ilus) leg(ionis) ... praef(ectus) leg(ionis) III Gallic(ae) pra[ef(ectus) ...]* seul le développement *pris[tis]* est douteux, de tels bateaux n'étant sans doute pas en usage dans la marine. Faut-il lire *pr[ior]* ou *pri[nceps]*?

[395] Telle semble être l'opinion de Th. Mommsen *ad CIL* X, 3340.

mort à 24 ans[396]. Il y avait donc, probablement, toute une *Rangordnung* qui menait les officiers de marine des grades les plus bas vers le centurionat de la flotte, puis vers celui de la légion[397]. Cette intégration dans les cadres de l'armée, déjà perceptible au second siècle[398], est achevée au début du troisième : nous voyons, en effet, un sous-officier de l'armée de terre, C. Sulgius Caecilianus, *optio peregrinorum*, devenir navarque, puis repasser dans l'armée de terre avec le grade de centurion légionnaire, revenir dans la flotte avec celui de *praepositus reliquationis classis*, et finir sa carrière comme *primipile*[399]. De même, un officier inconnu, probablement au troisième siècle, devient directement primipile, après un grade de *nauarchus princeps*[400]. La terminologie, on le voit, est, sur certains points, identique à celle de l'armée de terre. Elle témoigne, elle aussi, de la militarisation toujours croissante de la marine, de l'intégration des officiers comme des hommes dans les cadres de l'armée romaine[401].

[396] *CIL* X, 3350 et VI, 32772 : *D(iis) M(anibus)/Thiasus/Valerius Verus/ bis nauarcus cla/sis pretorio Mese/natium uixit/ annis (uiginti quattuor) Valerius/ evok(atus) pater et Iulia/ mater filio fecerunt*. Pour *Starr* p. 103 n. 82, ces navarques étaient liés au culte d'Isis. Comme le remarque justement L. Wickert *art. cit* p. 115 n. 1, la mention dans *CIL* VI, 32772 de la flotte de Misène exclut l'hypothèse de C. Starr. Nous avons vérifié directement sur la pierre la lecture au Musée National Romain. On trouve d'ailleurs des officiers très jeunes : par exemple un centurion mort à 22 ans après 4 années de service (*CIL* X, 3368).

[397] C'est probablement au sommet de cette hiérarchie qu'il faut placer le *nauarchus archygubernes* de *CIL* X, 3349.

[398] *AE* 1912, 120 (cf. *Kienast* p. 21 n. 50); l'inscription très mutilée, est d'époque flavienne ou postérieure; elle mentionne un *cursus* ou l'on reconnaît un « navarque », puis un commandement de cohorte. Cf. aussi E. Sander, *loc. cit.* p. 358.

[399] *Supra* n. 393.

[400] *CIL* X, 3348 : *D(iis) M(anibus)/ T(ito) Fl(auio) Antonino/ p(rimi) p(ilo) leg(ionis) (primae) Adiutr(icis)/ ex n(auarcho) princ(ipe) cl(assis) qui uix(it) ann(is) (septuaginta)/ fili(i) patri b(ene) m(erenti)*. L. Wickert, *art. cit.* p. 115 estimait que cet homme pouvait avoir été promu en même temps que la *Legio Ia Adiutrix*, composée, on le sait, de marins; pour B. Dobson, *Die Primipilares*, p. 322 n° 232, « die drastische Abkürzung der Laufbahn, die Angabe ex n(avarcho) und der Ausdruck *qui uixit* sprechen alle für das dritte Jahrhundert ». Pour B. Dobson, la promotion de navarque à primipile n'est peut-être pas directe. Une autre inscription pourrait laisser penser à un passage de la flotte dans l'armée : *CIL* XI, 4654 : *C(aius) Edusius Sex(ti) f(ilius) Clu(stumina)/ natus Meuaniae/ centurio legion(is) (quadragesimae primae) Augusti Caesaris/ et centurio classicus ex testamento*. Le chiffre de la légion est curieux; remonte-t-il au tout début du principat, ou l'inscription est-elle fausse (cf. *Bull. Ist. arch.* 1880 p. 72)?

[401] A ce sujet, B. Dobson, *ANRW* II, 1 écrit : « *Centuriones deputati* make their

Préfets

Au somment de la hiérarchie navale se trouvent les préfets, commis par l'Empereur à la tête de chaque escadre. L'institution remonte à Auguste, qui confia ses forces navales à des chevaliers, à la différence de ce qui se passait sous les guerres civiles, où des légats sénatoriaux commandaient les escadres. Sauf sous les règnes de Claude et de Néron, où des affranchis tinrent les grands postes de l'amirauté, le commandement des flottes resta confié aux chevaliers pendant tout l'Empire, et les charges furent intégrées dans le *cursus* procuratorien[402].

Au début du Principat, sans doute avant Claude, certains préfets pouvaient sortir du rang, après un double primipilat et diverses fonctions d'état-major[403]. Avec la réorganisation, sous Claude, du *cursus* équestre, on ne trouve plus d'officiers sortis du rang avec le titre de préfet de la flotte; certains obtiendront encore, dans la marine, des commandements opérationnels, mais avec le titre de *praepositus*[404]. Avec les Flaviens, sans doute sous Domitien[405], une hiérarchie des escadres, et donc des carrières de leurs amiraux, est désormais fixée.

En bas de l'échelle, avec des salaires de sexagénaire, on trouve les postes de Pannonie, de Mésie, de Syrie et d'Egypte; au-dessus, de rang centenaire, les préfets des flottes de Bretagne, de Ger-

first appearence in *primipilaris* careers and they also appear to be connected with the *castra peregrina*. This certainly applies to the centurions from the fleet, whatever the meaning of X 3340; it seems clear that none of the fleet centurions were finding their way to the top regularly enough in the second century to make an impression in our records». La mobilité plus grande de la carrière serait due pour B. Dobson, à Septime Sévère.

Il est possible, au demeurant, qu'à la fin du second siècle le passage de la marine dans l'armée de terre ait été aussi possible pour certains sous-officiers; c'est ainsi, en effet, que nous pensons pouvoir expliquer deux inscriptions de Mayence qui mentionnent chacune un *signifer* de la XXIIe légion, *optio naualiorum* (*CIL* XIII, 6712 et 6714). On a parfois pensé (*Starr* p. 137) que l'armée de terre possédait ses propres bateaux et ses arsenaux; mais il nous semble ici plus logique de penser à un passage des deux sous-officiers dans la marine, à la fin du second siècle (les deux inscriptions sont de 185 et 198). Ou les *naualia* appartiennent-ils ici à des *figlinae*?

402 *Supra* p. 503 sqq.

403 *CIL* XI, 6344 : *AE* 1954, 104. Voir B. Dobson, *Die Primipilares*, *op. cit.*, p. 182.

404 *Infra* p. 548 sqq.

405 Sur ce point, voir *supra* p. 520-521.

manie et du Pont. Au sommet de la hiérarchie se trouvent les commandants des escadres prétoriennes, Ravenne et Misène, cette dernière flotte ayant la préséance. Ces postes, de rang ducénaire, ne sont d'ailleurs pas des postes de début dans cette catégoric[406].

On connaît en outre un certain nombre de *subpraefecti* sexagénaires à Ravenne, à Misène et en Egypte, mais non dans les autres unités provinciales[407], plus petites, et qui n'en avaient sans doute pas besoin. Les *subpraefecti* agissaient en second des préfets.

Commandements extraordinaires

On sait que l'habitude s'est prise, à partir du second siècle, de constituer de plus en plus fréquemment des groupements opérationnels, sous commandement autonome. Le fait, patent pour l'armée de terre, apparaît aussi dans la marine, et nous avons constaté l'existence de nombreuses vexillations des flottes[408].

La titulature et l'origine des officiers qui commandent ces détachements exceptionnels sont diverses. Sous le nom de *praepositus classis* ou *classibus*, nous rencontrons deux chevaliers et un officier sorti du rang, ex-primipile; P. Aelius Marcianus, sans doute sous Antonin, devint en Césarienne chef d'un groupement comprenant des détachements des flottes de Syrie et d'Egypte, après avoir accompli ses *tres militiae*, et avant de devenir préfet de la flotte de Mésie[409]; de même, un autre chevalier, ancien préfet de cohorte, commanda un détachement identique, sous Marc-Aurèle[410]. Il s'agit, dans les deux cas, de fonctions probablement temporaires à la tête d'un groupement naval qui, s'il ne porte pas le titre de vexillation, y ressemble fort[411]. Nous trouvons enfin, dans le même cas, un certain L. Artorius Castus, ex-centurion, ex-primipile, *praepositus classis Misenatium*, puis préfet dans une légion, avant de devenir procurateur centenaire[412]. Il peut s'agir d'un commandement exceptionnel confié, dans des circonstances parti-

[406] Sur cette hiérarchie, H.-G. Pflaum, *Les Procurateurs équestres*, *op. cit.*
[407] *Op. cit.* Voir la liste *infra* p. 678.
[408] *Supra* p. 374 sqq.
[409] *CIL* VIII, 9358. Cf. *Devijver* p. 65.
[410] *CIL* VIII, 9363. *Devijver* p. 769.
[411] Sur le caractère temporaire de ce groupement, *infra* p. 561 sqq.
[412] *CIL* III, 1919.

culières, sous Commode, à un officier expérimenté[413], mais nous croirons plus volontiers que notre homme n'a dirigé, sans le dire, qu'un détachement de la flotte de Misène, qui n'est jamais, à cette époque, commandée par des officiers sortis du rang, surtout aussi mal placés dans la hiérarchie.

A la tête sans doute de groupements plus importants et plus prestigieux, puisqu'ils rassemblent, sous le nom de vexillation, des détachements sans doute importants des deux flottes prétoriennes, nous trouvons des chevaliers qui portent le titre de *praepositus uexillationis* : l'un, M. Valerius Maximianus, est un des grands soldats du règne de Marc-Aurèle; il exerce le commandement après ses *militiae* et surtout après plusieurs charges extraordinaires[414]. Sous les Gordiens, nous trouvons même comme préposé aux vexillations des flottes de Ravenne et de Misène un ducénaire qui n'est autre que le frère du futur Empereur Philippe[415]. Enfin, le titre de *dux* des vexillations de Ravenne et de Misène, apparaît au milieu du troisième siècle avec Vibius Seneca[416]. Ces commandements exceptionnels et autonomes, on le constate, sont confiés à de grands officiers, dans des circonstances que nous ne connaissons pas toujours avec précision, mais qui doivent être certainement liées à d'importantes campagnes[417].

Un dernier titre apparaît, dans les inscriptions du troisième siècle, celui de *praepositus reliquationis*. La *reliquatio*, on l'a dit, est constituée par la troupe qui reste à la base lorsque l'ensemble de l'unité est partie en opérations[418]. Un tel commandement semble n'être confié qu'à des officiers sortis du rang, parfois des primipiles : C. Sulgius Caecilianus, sous les Sévères, est *optio peregrinorum, nauarchus princeps*, centurion légionnaire, *praepositus reliquationis*, primipile, et enfin préfet de légion[419]. M. Verecundinus Verus, sous Philippe, est primipile avant d'être *praepositus reliquationis*[420].

[413] Hypothèse de Pflaum, *Carrières* p. 536.
[414] *Supra* p. 379.
[415] *CIL* VI, 1638. Pflaum, *Carrières* p. 831.
[416] H.-G. Pflaum, *art. cit. supra* p. 375.
[417] *Supra* p. 372 sqq.
[418] *Supra* p. 375 sqq.
[419] *CIL* VIII, 14854.
[420] *CIL* X, 3345. Quant à C. Iulius Alexander (*AE* 1910, 36 = *Dessau* 9221), son *cursus* avant son poste de *praepositus reliquationis* n'est pas connu, mais il ne sem-

Forces et faiblesses de la marine militaire romaine à la fin du second siècle après J.-C.

L'importance numérique des flottes

Nous avons constaté que les escadres militaires romaines, sous le Principat, étaient composées pour la plus grande part de trières, avec un nombre de liburnes sensiblement inférieur, contrairement à ce que l'on croit d'ordinaire. En revanche, les vaisseaux de ligne, notamment les quadrières, tenaient une place importante dans les effectifs dont disposait le commandement[421]. Cette constatation, il est vrai, est valable pour les forces italiennes exclusivement, puisqu'on ne dispose d'aucun moyen pour estimer le potentiel des escadres provinciales.

Peut-on toutefois calculer le nombre des vaisseaux dont disposait globalement la marine romaine sous le Principat? La question est extrêmement difficile, en l'absence de source chiffrée antique; il est possible, au demeurant, que l'importance numérique des flottes ait varié, sans que nous en soyons informés. Malgré ses difficultés, le problème doit être abordé, car c'est la seule façon d'apprécier la force réelle de la marine impériale. Nous ne prétendons pas, au demeurant, arriver à des chiffres exacts, mais à des estimations, même grossières.

Plusieurs auteurs ont tenté ce calcul, sans parvenir à des résultats cohérents : c'est ainsi que, pour C. Courtois, l'Etat Romain aurait disposé de 500 à 600 unités, dont environ 300 pour les flottes italiques[422], alors que C. Starr estime chacune d'elle à 50 vaisseaux au minimum[423], chiffre repris par D. Kienast[424]. G. For-

ble pas qu'il s'agisse d'un bien haut personnage. Il a fini *stolarchus* de la flotte de Misène, que Pflaum, *Carrières* p. 1042, interprête comme «préfet», mais l'absence de cursus «noble» de notre homme, la seule mention qu'il fait de son *adlectio* dans l'ordre des décurions de Misène nous conduisent à penser qu'il ne s'agit pas d'un grand personnage, et que le stolarque n'est pas un préfet, équivalence pour laquelle il n'y a d'ailleurs aucune évidence.

421 *Supra* p. 115.

422 *Courtois* p. 38-39.

423 *Starr* p. 16-17.

424 *Kienast* p. 61.

ni, de son côté, tentant une approche du calcul, renonce à se prononcer[425].

C. Courtois fondait son estimation de la façon suivante : Végèce prétend que chacune des flottes italiques était montée par une légion[426]; or Josèphe nous apprend que la flotte envoyée par Néron pour conquérir le royaume du Pont comprenait 40 navires et 3000 hommes, soit une moyenne de 75 hommes par navire[427]. Appliqué à un effectif légionnaire, cette proportion donne un chiffre de 80 navires pour les flottes centrales. De son côté, Jordanès, citant un passage perdu de Dion Cassius, explique avec nostalgie que le port de Ravenne contenait autrefois 250 navires[428]. Nous disposons donc d'une estimation qui varie entre 80 et 250 navires, soit une moyenne de 150, 165 voiles, pour chacune des flottes italiques. Si l'on estime chacune des flottes provinciales à 40 navires, comme celle de la flotte du Pont, on parvient à un total de 160 vaisseaux, soit pour l'ensemble des forces impériales à environ 460 unités, ce que C. Courtois transforme ensuite en 500/600 navires.

De son côté C. Starr fait le raisonnement suivant : lors des guerres civiles de 68-69, chaque escadre italienne fournit probablement une légion, à Néron d'abord, à Vespasien ensuite[429]. Vitellius, en outre, leva une légion supplémentaire sur les Misénates[430]; or les vides ne furent probablement pas comblés entre la première levée, celle de Néron, et la seconde, de Vitellius; la flotte de Misène disposait donc d'au moins 10.000 hommes, ce qui, pour un effectif de 200 hommes par trière, donne un total de 50 navires minimum, estimation que l'on peut reporter sur la flotte de Ra-

[425] G. Forni, *Sull'ordinamento ed impiego della flotta di Ravenna*, art. cit. p. 266-267.

[426] Végèce IV, 31 : *Apud Misenum igitur et Rauennam singulae legiones cum classibus stabant*.

[427] Josèphe, *BJ* II, 16, 4.

[428] *Supra* p. 183. Rien ne nous dit que le port de Ravenne contenait *effectivement* 250 navires, ni que tous ces navires étaient des bateaux de guerre.

[429] Levée sous Néron, sur les Misénates : Tacite, *Histoires* I, 6; Plutarque, *Galba* 15, 3; Suétone, *Galba* 12; levée pour Vespasien en 69 sur les Ravennates : *Histoires* III, 50. Le texte ne dit pas toutefois qu'on a levé une légion au complet, mais intégré des marins : «*Ad has copias e classicis Rauennatibus legionariam militiam poscentibus optimus quisque adsciti*. Cf. G. Forni, *art. cit.* p. 266; *Kienast* p. 69 n. 74. *Supra* p. 509-510.

[430] Tacite, *Histoires* III, 55 : *secuta e classicis legio*.

venne, même si celle-ci, estime C. Starr, était plus faible que l'escadre campanienne.

Ces divers calculs reposent en fait sur les données de Végèce et de Tacite, données qui semblent se confirmer l'une l'autre : la levée d'une légion sur la flotte de Ravenne, levée qui dut épuiser les effectifs puisqu'on remplaça les nouveaux légionnaires par des Dalmates. Cette donnée serait ainsi corroborée par Végèce, pour qui chacune des deux flottes disposait d'une légion[431].

Mais que veulent dire Végèce et Tacite quand ils parlent de levées d'hommes et de légions? Considèrent-ils uniquement les épibates, ce qui semble être l'interprétation de C. Courtois, ou tous les équipages, ce que paraît croire C. Starr? La première interprétation semblerait plus judicieuse, mais on ne doit pas oublier que les événements de 69 sont exceptionnels, et qu'il s'agit de recruter des partisans à toute force : on peut donc prendre ce qui vient. Au demeurant, on l'a vu, la distinction entre épibates et chiourme n'était certainement pas aussi nette qu'on le croit parfois.

Faute de pouvoir trancher ce débat de manière satisfaisante, il paraît impossible de répondre à la question que nous nous étions posée, et d'estimer les effectifs du dispositif naval romain par les moyens qu'ont suivis nos devanciers.

Nous voudrions donc aborder le problème d'une autre façon, en nous appuyant sur des données généralement négligées. Rappelons tout d'abord qu'à Actium, les flottes en présence comptaient 400 navires pour Octavien, avec un total de 8 légions embar-

[431] Tacite, *Histoires* III, 50 : *classem Dalmatae suppleuere*. Il n'est pas possible de calculer en nombre de vaisseaux ce que représente une légion transportée, d'après les sources républicaines dont nous disposons, car les vaisseaux étaient différents selon le cas, ce qu'a mal vu J. Kromayer, *loc. cit.* En effet, à deux reprises, pendant la seconde guerre punique, nous voyons une légion embarquée sur une flotte : la première fois de 120 voiles (Tite-Live XXII, 31), la seconde de 150 voiles (*id.* XXXIV, 11). Mais quel est alors l'effectif de la légion et y avait-il des auxiliaires comme le croit J. Kromayer, p. 487? Au moment des guerres civiles du second Triumvirat, (Appien, *BC* IV, 86) nous voyons une légion embarquée sur 50 navires, avec un complément d'archers. J. Kromayer, p. 489, calcule 90 hommes par bateau. On se demande comment il fait, puisqu'une légion comprend au moins 5.000 hommes; ajoutons 500 archers (cf. Appien, *BC* V, 25), nous avons au moins 5.500 hommes sur 50 vaisseaux, ce qui donne une moyenne de 110 hommes embarqués, soit l'effectif normal d'une quinquérème, bateau habituel à l'époque. On voit donc que, selon les cas, une légion peut être embarquée sur un nombre de vaisseaux fort différent. On ne peut donc dans ces conditions utiliser ces exemples pour la période impériale où la quinquérème on l'a vu, est beaucoup moins usuelle.

quées, et 8 cohortes prétoriennes, soit 36.000 hommes selon J. Kromayer, en réalité probablement davantage[432]. Antoine, de son côté, disposait de 170 vaisseaux, avec 22.000 hommes embarqués[433].

Il nous paraît invraisemblable que, sous l'Empire, les forces navales aient dépassé le chiffre, exceptionnel, des forces d'Octavien à Actium. 400 trières, bateau standard de l'Empire, représenteraient au moins, avec les rameurs, un effectif humain de 80.000 personnes[434], à notre avis impensable si on le compare aux effectifs légionnaires généralement admis, aux premier-deuxième siècles, soit 140.000/170.000 hommes au plus[435]. Les chiffres avancés par C. Courtois sont donc certainement trop considérables.

Nous disposons, d'un autre côté, d'une source tardive mais précise, pour l'époque de Dioclétien il est vrai : il s'agit, en effet, de Jean Lydus, qui affirme que la marine comptait, au début du quatrième siècle, 45.562 hommes[436]. La précision du chiffre paraît extraordinaire, mais elle est garante, en quelque sorte, de l'authenticité de la source, surtout qu'elle est corroborée par des chiffres aussi précis en ce qui concerne l'armée de terre, et qui sont cohérents avec les estimations que nous pouvons faire des effectifs de l'armée, tant aux deux premiers siècles, qu'au tout début du quatrième, après les réformes de Dioclétien[437]. Jean Lydus a donc dû avoir pour source un document administratif officiel.

On peut estimer, naturellement, que ce chiffre est un peu faible pour le Haut-Empire, si l'on considère, comme c'est généralement le cas, que la marine avait subi une certaine décadence à la fin du troisième siècle. Nous verrons toutefois ce qu'il faut penser de cette opinion. Qu'il nous suffise donc de retenir l'indication de

[432] Sur ces chiffres de navires, voir *supra* p. 343 avec la bibliographie et la discussion. Sur le chiffre des hommes, J. Kromayer, *Die Entwicklung ... art. cit.* p. 489-490.

[433] Plutarque, *Antoine* 64 et *supra* p. 343.

[434] En ne comptant que 200 hommes par trière, ce qui est faible, compte tenu du fait que ces bateaux embarquaient une trentaine ou une quarantaine d'épibates au moins (*supra* p. 111). Le chiffre de 200 hommes, équipage normal d'une trière athénienne, devait donc être dépassé.

[435] Calcul effectué sur une moyenne de 28 légions de 5000/6000 hommes.

[436] Jean Lydus, *De Mensibus* I, 27.

[437] Cf. A. H. M. Jones, *The later Roman Empire*, 284-602, Oxford, 1964, p. 679 sqq. A titre de comparaison, rappelons qu'au plus fort de la première guerre Punique, les Romains avaient 140.000 hommes à la mer (Polybe I, 26).

Jean Lydus comme une donnée minimum, appliquée au second siècle, mais cohérente avec notre estimation des effectifs légionnaires de 140/170.000 hommes. Calculant en nombre de trières, bateau moyen de l'époque, nous obtenons, pour des équipages de 200/220 hommes, 230/209 navires pour l'ensemble de l'Empire. Et puisque nous avons considéré ce chiffre comme un minimum, nous pourrons situer la force moyenne du dispositif naval romain à 250 navires, au second siècle, estimation grossière, évidemment. Si nous comptons la moitié, soit 125 bâtiments pour les effectifs des deux flottes prétoriennes, nous parvenons à un chiffre de 62/63 navires pour chacune d'elles, fort proche, en vérité, du calcul effectué par C. Starr qui comptait un minimum de 50 vaisseaux dans chaque flotte italienne. Les deux modes de calcul, celui de C. Starr et le nôtre, différents dans leur principe, se corroborent mutuellement. Ils sont cohérents avec l'indication de Josèphe, selon qui 40 navires furent envoyés dans le Pont, lors de la conquête, chiffre qui ne donne pas forcément, pour autant, l'effectif exact de la flotte pontique, après sa création, mais qui peut fournir un ordre de grandeur de ce que représentait alors une escadre en ordre de marche.

On comparera enfin cette estimation de 62/63 vaisseaux, au calcul, effectué autrefois par W. Tarn, des effectifs normaux d'une escadre à la fin de la période républicaine, en Orient comme à Rome : W. Tarn avait en effet remarqué que les escadres des guerres civiles, et l'escadre égyptienne, comptaient toujours 60 bateaux, ou des multiples de ce nombre[438]. Il y a là une coïncidence qu'on ne peut pas ne pas remarquer et l'Empire a peut-être, là comme ailleurs, continué les traditions techniques de la marine hellénistique, en conservant une organisation antérieure qui avait fait ses preuves.

[438] W. W. Tarn, *JRS* 1931, p. 198-199 : En 43, Murcus a 60 bateaux (Appien, *BC* IV, 74); pendant la campagne de Philippes, Murcus et Ahenobarbus ont 130 vaisseaux (Appien, *BC* IV, 115). En 36, Antoine a 300 vaisseaux, et en donne 120 à Octavien (Appien, *BC*, V, 93-95); en 35, Titius a 120 bateaux (Appien, *BC* V, 139). A Actium, Cléopâtre a 60 vaisseaux. Dans un autre article (*JHS* 1908, p. 228-230), W. Tarn montrait que ce chiffre de 60 et ses multiples étaient traditionnels dans les marines orientales (Perse, Phénicie, Carthage), alors qu'à l'origine, et jusque pendant les Guerres Puniques, les escadres romaines étaient constituées de 50 bateaux ou de multiples de ce nombre.

Le coût financier des flottes

D'aucuns penseront qu'un effectif de 200/250 bateaux pour l'ensemble de l'Empire ne représente pas une force considérable. Pour estimer l'ampleur réelle de l'effort romain, nous nous proposons d'évaluer maintenant le coût annuel de la marine. Là non plus, par manque de sources précises, il ne saurait être question de parvenir à des certitudes.

La question, à notre connaissance, n'a jamais été traitée depuis T. Frank[439]. Celui-ci supposait, sans d'ailleurs s'appuyer sur des textes précis, qu'une quinquérème coûtait 15.000 deniers pendant la première guerre punique, et proposait l'évaluation suivante :

– Cost of 500 war vessels and 1.600 transport c.	8.100.000	deniers
– Stipends for marines for the war, 60 deniers/the year	15.600.000	«
– Rations of 4 modii the month at 2 sest. the modius	7.800.000	«
– Rations for transport crews	3.600.000	«
TOTAL	35.100.000	deniers

Repartant sur ces bases, T. Frank estimait le coût total de la marine après Actium à 5.000.000 de deniers, à comparer avec les 32.000.000 que coûtaient selon lui les légions, soit une somme assez faible[440].

Le défaut de ce système est de calculer en monnaie constante, sans tenir compte du fait que la structure navale a changé sous l'Empire, ni sans savoir quelle était réellement l'importance numérique des flottes. Au demeurant, aucune source ne vient corroborer ces estimations. Nous proposons donc de réfléchir différemment.

Pour calculer, même approximativement, le coût d'un vaisseau, il faut prendre en considération trois éléments : le prix de la construction du bâtiment et celui des infrastructures terrestres, qui doivent être, l'un et l'autre amortis; l'entretien du vaisseau; la

[439] T. Frank, *An economic survey of ancient Rome*, New Jersey, 1959², I p. 68.
[440] *Idem* V, p. 4.

solde de l'équipage et des officiers. Quelques chiffres nous serviront de point de repère.

A la fin du cinquième siècle avant notre ère, des ambassadeurs Athéniens vinrent en Sicile porter la solde aux navires devant Syracuse : ils payèrent 60 talents (60 × 6.000 drachmes) pour 60 navires pour un mois[441], ce qui porte le coût d'un équipage de trière à 1 talent par mois. C'est là un prix courant pendant la guerre du Péloponnèse, comme en témoignent d'autres passages de Thucydide[442]. Il faut ajouter à ces dépenses celles des rations, soit 10 drachmes par homme et par mois, ou encore 1/3 de talent par trière de 200 hommes, toujours pendant la guerre du Péloponnèse[443].

En regard de ces chiffres, le coût d'entretien du navire semble moins élevé : les listes navales d'Athènes donnent, en effet, des chiffres assez bas pour les diverses fournitures nécessaires à un bateau, soit 665 et 1.000 drachmes pour le jeu de rames d'une tétrère par exemple[444]. Mais, mises bout à bout, ces dépenses de toutes sortes (voiles, cordages, ancres, éperons, poix, bois divers etc. . . .) doivent représenter des dépenses importantes, comme c'est le cas, traditionnellement, dans toute marine à voile. On s'accorde en général à penser, sur la foi des listes navales et des renseignements dont nous disposons, que les frais des triérarques, réparations, primes, gratifications afin d'obtenir les meilleurs équipages, s'élevaient à un talent par trière et par an[445].

Quant au coût de la construction, il est assez difficile à évaluer. Si l'on en croit Aristote, Thémistocle avait consacré le surplus des mines du Laurion, soit 100 talents, à la construction de 100 trières, mais ces chiffres sont parfois discutés. Retenons-les tout de même, comme ordre de grandeur, et faute d'autres sources satisfaisantes[446].

Si nous cumulons ces dépenses, nous obtenons le tableau suivant, par trière, et par an :

[441] *GOS* p. 235 ; Thucydide VI, 8.
[442] *GOS, ibid.* Thucydide III, 17 et VI, 31 ; VIII, 29.
[443] *GOS* p. 259.
[444] *SSAW* p. 84 n. 37.
[445] Cf. *RE* VIII, A^1, p. 115. Daremberg, Saglio, Pottier, *Dictionnaire* . . . art. *trierarchia, trierarchus* p. 432. Sur les diverses dépenses de la flotte, *IG* II^2, 1604-32.
[446] *Aristote, Ath. Pol.* XII, 7.

Solde	Frais courants		
1 talent par mois, pendant 6/7 mois de service	Rations: 1/3 talent pendant 7 mois	2,3	tal.
....	Triérarque	1	»
....	Etat (dépenses courantes)	1	»
.... 6/7 talents		4,3	tal.
	+ frais d'amortissement des bases et des bateaux.		

Dans ces conditions, et bien que nous ne sachions pas calculer avec précision le coût de la construction d'une galère, ni celui de son entretien, nous pensons n'être pas loin de la vérité en l'estimant, à peu de choses près, à celui de la solde, au moins. Un bateau athénien du cinquième siècle devait donc coûter, au total, le double de la solde de l'équipage. C'est d'ailleurs à une *ratio* à peu près équivalente qu'arrivait T. Frank dans les chiffres que nous avons cités. A titre de comparaison rappelons que l'on évaluait la dépense totale d'une armée en campagne, vers le milieu du siècle passé, à 2,5 fois au moins, la paie des soldats. Au seizième siècle, ou estime qu'une marine coûte environ 2 fois la solde des équipages[447].

Les historiens romains ne nous donnent malheureusement même pas les maigres renseignements de leurs devanciers grecs des cinquième – quatrième siècles. Compte tenu, toutefois, de ce

[447] W. L. Rodgers, *Greek and Roman naval warfare, US naval institute*, 1937, p. 262. F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1966², II p. 168. Il faut naturellement tenir compte du fait que les bateaux durent plus ou moins longtemps, selon qu'ils sont bien ou mal entretenus, selon qu'ils servent en mission de routine ou en mission de combat. Les quelques chiffres dont on peut disposer sont très variables : D'après J. H. Thiel, les vaisseaux employés au début de la seconde Guerre Punique étaient ceux construits en 241 : ils auraient donc eu 23 ans (Thiel, *Studies on the History, op. cit.* p. 35 n. 11). D'après Tite-Live, XXXV, 26, Philopœmen aurait même navigué sur une galère de 80 ans, ce qui doit être exceptionnel. La flotte victorieuse à Nauloques fut celle qui servit à Actium, 5 ans après. A titre de comparaison, signalons que l'Amiral vénitien Cristoforo da Canal estimait à 15 ans la durée de vie normale d'une galère avant Lépante, quand elle était bien construite, alors que celles qui étaient construites avec du bois vert ne duraient pas plus d'un an. (A. Tenenti, *Cristoforo da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, Paris 1962, p. 96 et 138 n. 3). Une durée moyenne de 15/20 ans par bateau doit donc être considérée comme la norme en temps de paix.

que nous savons de la solde des auxiliaires, sous l'Empire, on peut inférer, par approximation, celle d'un équipage de trière. G. R. Watson, arguant du fait que le service dans la marine devait être assez proche de celui des auxiliaires, attribue aux marins une solde égale ou légèrement inférieure à celle d'un auxiliaire fantassin, soit une centaine de deniers à la fin du premier siècle de notre ère, opinion déjà avancée par C. Starr[448]. Si l'on compte un équipage de 200/220 hommes pour une trière, on constate que la solde d'un équipage doit être comptée entre le tiers et la moitié de celui d'une cohorte quingénaire. Ajoutons le coût du bateau, l'entretien du bâtiment, celui des bases, pour une somme au moins égale, proportion que nous avons admise, et nous arrivons à la constatation qu'une trière, bateau standard de l'Empire, ne devait pas avoir un prix de revient très inférieur à celui d'une cohorte de fantassins, compte tenu du fait que les dépenses d'infrastructures de l'armée de terre étaient sans doute très inférieures à celles de la marine.

Il s'agit là, naturellement, d'une estimation grossière, qui repose sur des bases fragiles, et nous ne prétendons nullement arriver à une certitude. Nous livrons toutefois ces chiffres à la réflexion du lecteur, car il nous semble qu'on doit en tenir compte lorsqu'on veut apprécier ce que représentait le budget naval romain, sous l'Empire. Quand on considère qu'une escadre de 60 navires est peu de chose, il faut se représenter la valeur réelle des forces engagées. Même si l'on estime que la charge budgétaire est très inférieure à celle des flottes républicaines, souvent considérables, on ne doit pas perdre de vue que, sous l'Empire, les escadres sont permanentes, et que la dépense est annuelle, alors qu'on se contentait, sous la République, d'efforts très ponctuels, peut-être justement en raison du coût réel des opérations navales. La marine est une arme chère, qui emploie beaucoup d'hommes pour une rentabilité parfois non immédiate.

Ces réflexions nous conduisent à penser qu'au deuxième siècle, époque pour laquelle nous avons estimé une force de 200/250 navires, l'effort militaire que représentait la flotte devait coûter fort cher à l'Etat, peut-être autant ou à peine moins, si notre estimation est juste, que l'ensemble des auxiliaires. Pour un monde où

[448] G. R. Watson, *The Roman soldier*, 1969, p. 101-102. *Starr* p. 81. Estimation supérieure chez E. Sander, *Historia* VI, 1957 p. 365, qui suggère une paie identique à celle des Vigiles, soit 125 deniers.

régnait la paix sur mer, il s'agit d'une dépense non négligeable, qui témoigne du fait que la marine, arme considérée comme secondaire, n'en avait pas moins, aux yeux du pouvoir, une importance réelle, qui ne pouvait être de simple police intérieure.

Le dispositif naval romain

Il nous faut maintenant porter un jugement sur la manière dont était établi, dans l'espace, le dispositif naval romain, dans la seconde moitié du deuxième siècle de notre ère. Pour ce faire, il convient d'examiner le cas de quelques escadres douteuses, à l'existence mal attestée.

Vraies et fausses escadres

Plusieurs auteurs hongrois ont supposé l'existence, sur le Danube, d'une *Classis Flauia Histrica*, dès le Haut-Empire. Leur hypothèse semble s'appuyer sur la découverte, à Cirpi, non loin du grand coude du fleuve vers le sud, de tuiles marquées CFH, que J. Szilagyi, puis S. Paulovičs, A. Mocsy et S. Soproni développent en *C(lassis) F(lauia) H(istrica)*[449]. Nous connaissons, il est vrai, par la *Notitia Dignitatum*, l'existence d'une *Classis Histrica* sur le Danube à Florentia, Carnuntum ou Vienne, sur la Save à Mursa[450]. Toutefois, aucune autre inscription, aucun cursus, aucun texte ne viennent autrement attester, pendant le Principat, l'existence de cette flotte quelque peu problématique.

On doit, dans ces conditions, s'interroger sur la signification des tuiles CFH de Cirpi, et même sur leur lecture : aucune photographie n'en a été à notre connaissance publiée, au moins dans les revues accessibles en Occident. En revanche, diverses tuiles marquées CIH, provenant de Poetovio, de Scarbantia et de Carnuntum ont été publiées avec une photographie. L'une d'elle porte précisément une forte ponctuation immédiatement après le I, alors que

[449] J. Szilagyi, *Acta archaeologica hungarica*, 2, 1952, p. 196 reprenant la publication d'A. Szalay, *Über das römische Kastell von Dunabogdany*, Budapest, 1933. A leur suite, S. Paulovičs, *Il Limes romano in Ungheria*, VI, 1938, p. 9-10; A. Mocsy, *Pannonia* in *RE* supp. IX, col. 626, et S. Soproni, *Der spätrömische Limes zwischen Esztergom und Szentendre*, Budapest, 1978, p. 105 n. 291. Seul S. Paulovičs a avancé l'hypothèse que la tuile de Cirpi pouvait avoir une autre signification.

[450] *Not. Dign. Occ.* XXXII, 52; XXXIV, 28; XXXIII, 58.

celui-ci présente une terminaison supérieure assez épaisse. De ce fait, il ressemble fortement à un F[451]. Or ces inscriptions évoquent très certainement une *cohors prima Hispanorum* dont les inscriptions prolifèrent dans l'ère danubienne. M. Roxan n'a malheureusement pas noté l'existence de ces tuiles dans son étude sur les cohortes d'Espagnols[452], de sorte que son opinion sur ce point n'est pas connue. Elle n'évoque d'ailleurs pas la présence de l'une de ces unités en Pannonie; on peut toutefois se demander si la tuile de Cirpi, comme celle de Carnuntum, de Poetovio et de Scarbantia n'attestent pas la garnison d'une de ces cohortes mal connues, sur le cours pannonien du Danube. En tout cas, et compte tenu de l'absence d'une *Classis Flauia Histrica* dans nos sources, nous pensons que cette prétendue flotte doit être expulsée de nos listes, pour la période du Principat.

Il n'en va peut-être pas de même de la *Classis Perinthia*, attestée par une inscription d'Héraclée Pontique, datable de 88-90 (*IGRR* I, 781) : Διὶ Ζβελσούρδῳ/ Αὐτοκράτορι Καίσαρι Δομιτι/ανῷ Σεβαστῷ Γερμανικῷ τὸ ιδʹ /ὑπάτῳ ἐπιτροπεύοντος Θρᾴκης/ Κ. Οὐεττιδίου Βάσσου Τι. Κλαύ/διος Σεβαστοῦ ἀπελεύθερος/ Ζηνᾶ τριήραρχος κλάσσης Περιν/θίας σὺν Κλαυδίοις Τι. υἱοῖς Κυρείνᾳ / Μαξίμῳ Σαβίνῳ Λούπῳ Φου/τόυρῳ τέκνοις ἰδίοις πρῶτος/ καθιέρωσεν.

D. Kienast a cru pouvoir reconnaître dans cette inscription l'existence d'une flotte Thrace, qui aurait contrôlé les détroits, et aurait eu jusque dans la première moitié du troisième siècle une série de bases dans l'Hellespont, attestées par diverses monnaies locales figurant une galère[453]. En réalité, on ignore tout de l'existence d'une telle flotte, et aucun cursus mentionnant un officier de cette flotte Thrace ne nous est parvenu, ce qui est bien étrange.

Dans ces conditions, de quoi s'agit-il probablement? La Thrace était, avant son annexion par Claude, un royaume client de Rome, qui possédait sans doute, comme d'autres cités ou états encore libres d'Orient, une flotte indépendante, dont nous avons trouvé des témoignages certains à Rhodes et en Judée, par exemple[454]; il est vraisemblable qu'il devait en être de même en Thrace.

[451] *Archeologiai Ertesitö*, 1949 p. 184-185.
[452] M. M. Roxan, *Epigraphic Notes, Epigraphische Studien*, 9, 1972, p. 246-250.
[453] *Kienast* p. 109-110.
[454] *Supra* p. 498.

Or nous constatons, précisément, que le triérarque de notre inscription est un affranchi de Claude ou de Néron, comme l'atteste sa nomenclature. Il est probable, dans ces conditions, que l'on a maintenu sur place, après l'annexion, une escadre locale à Périnthe; dire si cette flotte existait encore sous Domitien n'est pas facile; notre inscription, il est vrai, est des années 88-90, mais rien n'atteste que notre triérarque ait été encore en activité à ce moment; à supposer qu'il ait effectué 26 ans au service de la marine, après l'annexion de la Thrace, il devait être âgé sous Domitien et probablement dégagé des cadres. Il dédie d'ailleurs son inscription avec ses enfants. Assez vraisemblablement, on en conclura que la *Classis Perinthia* avait peut-être disparu, comme celle du Pont ou de Rhodes, à la fin du règne de Néron ou au début de l'époque flavienne[455]; elle n'est plus attestée à partir du deuxième siècle, comme le remarquait C. Starr[456].

Infiniment plus complexe nous paraît être le problème de la «flotte de Maurétanie». Depuis E. Ferrero, en effet, tous les auteurs ont considéré qu'il existait à Cherchel une flotte autonome, formée de détachement des escadres de Syrie et d'Egypte, sous commandement indépendant[457]. Cette force navale aurait été chargée de surveiller la côte d'Afrique du Nord, notamment les pillards du Rif. R. Cagnat estimait même son importance à 13 liburnes au plus, au terme d'un calcul dont nous avons signalé la confusion[458]. Pour E. Ferrero, C. Starr et C. Courtois, cette «flotte de Maurétanie existait dès l'annexion, et était composée, depuis cette époque, de détachements des flottes de Syrie et d'Alexandrie; pour D. Kienast, au contraire, qui ne plaçait la création de la *Classis Syriaca* que sous le règne de Domitien, l'escadre maurétanienne aurait été composée d'abord d'un détachement de la *Classis Alexandrina*, renforcé, au second siècle par un détachement de la marine de Séleucie[459].

[455] *Supra* p. 498-499.
[456] *Starr* p. 127.
[457] E. Ferrero, *Iscrizioni classiarie dell'Africa, Atti della reale accademia delle scienze di Torino*, 17, 1881. p. 88-93, traduit dans *Inscriptions de l'Afrique relatives à la flotte, Bulletin épigraphique*, II, 1882, p. 157-62; *id. La marine militaire de l'Afrique romaine, Bulletin trimestriel des Antiquités africaines*, 2, 1884, p. 157-181; R. Cagnat, *L'armée romaine d'Afrique*, Paris, 1912, 2 p. 275-284. *Starr* p. 117-118; *Kienast* p. 97-103; *Courtois* p. 33-35.
[458] *Supra* p. 248.
[459] *Kienast loc. cit.*

L'existence d'un tel système, que personne n'a jamais contesté, nous semble a priori bien étrange. Rome disposait de forces navales non négligeables en Méditerranée; elle avait de surcroît créé en Syrie une flotte dont la nécessité n'apparaît, à première vue, pas plus grande qu'en Maurétanie; pourquoi, dans ces conditions, l'Empire n'avait-il pas pris la peine de constituer à Cherchel une escadre réellement indépendante, au lieu de se contenter d'une organisation bâtarde? Et la flotte de Syrie était-elle assez puissante et inutile en Syrie pour détacher, de façon permanente, une vexillation dans la capitale de la Césarienne?

Un examen plus serré des textes épigraphiques nous permet néanmoins d'en savoir davantage : constatons, tout d'abord, que la présence de la flotte d'Alexandrie dans le port de Cherchel paraît bien attestée, mais par une seule inscription, *CIL* VIII, 21025 :

«*Ti(berio) Claudio Aug(usti) lib(erto) Eroti/ trierarcho liburnae Ni/li exacto classis Aug(ustae)/Alexandrinae L(ucius) Iuli/us C(aii) f(ilius) Fab(ia) (tribu) Saturninus et M(arcus)/ Antonius Heracla trier(archi)/ heredes eius fecerunt*».

C. Starr, à la suite de R. Cagnat, datait cette épitaphe du règne de Vespasien, en vertu de l'hypothèse qui voulait que le dernier Empereur qui s'appelât Ti. Claudius fût Néron. Mais il peut aussi bien s'agir de Claude et il est fort tentant, dans ces conditions, de remonter notre inscription à une date pas trop éloignée de l'annexion de la Maurétanie.

Aucune autre inscription ne vient attester sûrement, au premier siècle du moins, la présence de la flotte d'Alexandrie à Cherchel : *CIL* VIII, 21051 appartient bien à un vétéran d'Alexandrie, mais il n'est pas certain qu'il ait appartenu à la flotte, et qu'il ait été en garnison à Cherchel. *CIL* VIII, 9379 parle d'un *scriba classis liburna Augusta*, de date incertaine, mais qui doit appartenir à la *Classis Alexandrina*, la seule qui porte l'épithète *Augusta*.

Toutefois, le nombre des épitaphes navales au premier et au second siècle, à Cherchel, atteste la présence de bateaux[460]. Il n'est donc pas interdit de penser qu'il s'agissait de navires de la flotte d'Egypte, au moins pour le premier siècle, puisqu'à cette époque la *Classis Syriaca*, on l'a vu, n'existait probablement pas, et ne pouvait donc renforcer celle d'Alexandrie[461].

[460] *Supra* p. 244-245.
[461] *Supra* p. 513-514.

Au second siècle, la flotte d'Egypte semble bien installée, si l'on en croit deux papyri, un reçu militaire et un acte de mariage qui mentionnent la présence de bateaux à *Caesarea*[462]. On ne sait, il est vrai, s'il s'agit de la capitale de la Maurétanie, ou de la ville de Palestine; les éditeurs de ces textes penchent généralement pour la première solution, et nous ferons de même, d'autant que nous n'avons pas de trace probante d'une présence navale à Césarée de Palestine[463]. Au demeurant, de tels mariages avec des femmes indigènes, en Maurétanie, n'étaient pas rares : une inscription, probablement de la fin du deuxième siècle au plus tôt, si l'on en juge par l'absence de prénom du défunt, nous montre un centurion de la flotte marié à une femme de Césarée[464]. La flotte d'Alexandrie entretenait donc une base à Césarée, probablement depuis le règne de Claude. Il est impossible de dire s'il y avait, dès cette époque, un détachement permanent, mais le fait est probable au deuxième siècle.

Qu'en est-il, en revanche, de la flotte syrienne? La présence de celle-ci en Maurétanie est attestée par trois inscriptions : une épitaphe, probablement guère antérieure à la fin du second siècle, car le défunt ne porte pas de prénom[465], et surtout deux cursus équestres :

CIL VIII, 9358, Cherchel, «*P(ublio) Aelio P(ublii) fil(io) Palati/na (tribu) Marciano/, praef(ecto) coh(ortis) (primae) Augustae/Bracarum/, praepositi n(umero) Illyricorum/, trib(uno) coh(ortis) Ael(iae) expeditae/, praef(ecto) al(ae) Aug(ustae) (secundae) Thracum/, praeposito al(ae) gemin(ae) Sebas[ten(ae)], praeposito classis/ Syriacae et Augustae/, praef(ecto) classis Moesiaticae/, C(aius) Caesius Marcellus/ ueter(anus) ex dec(urione)/ al(ae)(secundae) Thracum*».

CIL VIII, 9363, Cherchel : «*Ti(berio) Cl(audio) Prisciano/, proc(uratori) Aug(usti), / proc(uratori) Prouinciae/ Pannoniae/ superioris/, proc(uratori) regni Norici/, proc(uratori) (uicesimae) hereditatum/, proc(uratori) prouinciae/, Q(uintus)- - - - n- - - io/rius*

[462] *CPL* 128 et 210.

[463] *Supra* p. 240-241.

[464] *CIL* VIII, 21042 : *Magius Maxim(u)s/[c]lassicus uix(it) an(nis)/ (sexaginta) mensibus (duobus) et/ Rogata Fabricia/ Procli f(ilia) Caesarie(n)s(is)/ Ma[x]imi (centurionis) uxor/ [h(ic)] s(iti) s(unt)/ [Magius] Max[im]us/ [sibi et] con[iug]i.*

[465] *CIL* VIII, 9385 (Cherchel) : *D(iis) M(anibus) S(acrum)/ Lucia Petronia fe/cit Crescenti Siluani/ militi classis Syriacae/ marito suo bene merenti.*

Seuerus/, praef(ectus) coh(ortis)/ Sigambro/rum, praepo/situs clas/sibus- - -»

Nous sommes donc en présence de détachements conjoints des flottes de Syrie et d'Alexandrie, commandés non par un préfet, mais par un *praepositus*. Il est vrai que, dans la seconde inscription, mutilée, le nom des flottes n'est pas signalé, et que Q. Severus peut avoir été *praepositus* d'autres flottes. Dans la mesure, toutefois, où l'inscription provient de Cherchel, et où on ne peut manquer de faire un rapprochement avec la première dédicace, *CIL* VIII, 9358, nous retiendrons l'hypothèse, dans les deux cas, d'un commandement conjoint[466].

Faut-il donc accepter l'opinion de E. Ferrero, qui croyait à un détachement *permanent* de la flotte syrienne à Cherchel? Nous ne le croyons pas, pour des raisons de chronologie.

Le *cursus* de Ti. Claudius Priscianus, à qui est dédiée notre seconde inscription, est daté du règne de Marc-Aurèle, grâce à une inscription de Carinthie, qui place sa procuratèle du Norique en 168[467]. H.-G. Pflaum a réglé les problèmes que pose la suite du *cursus* de Priscianus[468], dont la procuratèle en Césarienne doit se situer au début des années 170.

Quant au *cursus* de P. Aelius Marcianus, il est daté par H.-G. Pflaum postérieurement au règne d'Hadrien, puisque l'une des milices équestres de notre homme le mène au commandement de la *cohors Aelia expedita*[469]. H.-G. Pflaum plaçait toutefois ce *cursus* peu après Hadrien ce qui était d'ailleurs hypothétique. Or le nom de notre homme, *Aelius P.f(ilius)* laisse supposer qu'il s'agit sans doute du fils d'un homme qui a reçu la citoyenneté d'Hadrien. Dans ces conditions, et sans pouvoir dater avec précision ce *cursus*, il nous semble qu'on ne peut pas placer le commandement des flottes de Syrie et d'Egypte avant le règne de Marc-Aurèle. Or évoquer le règne de Marc-Aurèle, plus particulièrement les années 170, c'est, qu'on le veuille ou non, revenir au problème des invasions Maures en Bétique.

[466] Dans le cas de *CIL* VIII, 9358, la flotte d'Alexandrie est mentionnée par le seul titre d'*Augusta*, attesté dans l'inscription citée *supra*, *CIL* VIII, 21025.

[467] W. Kubitschek, *Ein neuer Altar eines Benefiziariers aus Unterthörl, (Kärnten) Jahrbuch für Altertumskunde*, VI, 1912, p. 29 sqq.

[468] Pflaum, *Carrières* p. 438-440.

[469] Pflaum, *Carrières* p. 303-304. *Devijver* p. 65-66.

La première alerte, dit H.-G. Pflaum, a dû se produire en 171-172, au moment où Septime Sévère, questeur désigné en Bétique, se voit, à cause de l'invasion, donner la Sardaigne en échange[470]. R. Thouvenot a supposé l'existence d'une deuxième invasion vers 175, à la suite de A. von Premerstein[471]. La chronologie exacte de ces événements étant très controversée, nous ne rouvrirons pas ce dossier[472]. Il suffit pour notre propos de constater que cette partie de la Méditerranée est troublée à la fin du règne de Marc-Aurèle.

Or c'est précisément vers cette époque que nous rencontrons nos *praepositi classibus* à Cherchel. Le titre de *praepositus* est généralement employé pour désigner le chef d'un détachement temporaire, dont les pouvoirs peuvent être étendus. R. E. Smith, dans un article posthume, a montré que le titre prend de l'importance précisément au début des années 170, et qu'il est alors conféré même à des sénateurs, tandis qu'il était réservé jusque là à des chevaliers[473].

L'hypothèse que nous voudrions formuler est donc la suivante : plutôt que d'admettre l'existence d'un détachement *permanent* de la *Classis Syriaca* dans les eaux maurétaniennes, système qui a contre soi la logique et ne peut offrir aucun parallèle satisfaisant,

[470] Pflaum, *Carrières* p. 585-590, cf. *SHA, Vita Severi*, II; sur la chronologie de la carrière de Septime Sévère, J. Guey, *BSNAF*, 1956, p. 33-35.

[471] A. von Premerstein, *Untersuchungen zur Geschichte des Kaisers Marcus. II. Seezüge der Nordpontus Völker und der Mauren, Klio*, XII, 1912, p. 167-178; R. Thouvenot, *Les incursions des Maures en Bétique sous le règne de Marc-Aurèle, REA*, XLI, 1939, p. 20-28 et *Essai sur la province romaine de Bétique*, 1940, p. 154 sqq. J. Carcopino, *Le Maroc antique*, 1942, p. 270 sqq. Ces auteurs situent la première invasion en 172-173. Sur la première invasion, voir aussi C. Fernandez-Chicarro, *Inscripciones alusivas a la primera invasion de Moros en la Bética en el siglo II de la era, I Congresso arqueologico del Marruecos Español*, Tetuan, 1954, p. 413-419 (daté de 176-180). Cf. M. Rachet, *Rome et les Berbères, Un problème militaire d'Auguste à Dioclétien*, Bruxelles, 1970 p. 203, *supra* p. 251-252.

[472] Elle est contestée précisément par Pflaum, *Carrières*, p. 461 et 585 sqq. qui ne croit pas à une seconde invasion sous Marc-Aurèle, et qui situe les opérations menées par L. Iulius Vehilius Gratus Iulianus sous Septime Sévère. Toutefois, W. Seston et M. Euzennat, *La citoyenneté romaine au temps de Marc-Aurèle, CRAI*, 1961, p. 317-324, situent la procuratèle de C. Vallius Maximianus en Tingitane en 177. Or c'est immédiatement après cette charge que notre homme fut *dux* en Bétique et que la ville d'Italica lui dédia une inscription pour avoir libéré la province de ses troubles (*CIL* II, 1120). Sur l'ensemble de cette période, voir aussi P. Romanelli, *Storia delle province romane d'Africa*, Roma, 1959, p. 366 sqq.

[473] R. E. Smith, *Dux, praepositus, ZPE*, XXVI, 1979, p. 263-78. Sur une opinion légèrement différente, H. G. Pflaum, *Vibius Seneca, Scripta Varia*, II, p. 320-321.

il nous paraît vraisemblable d'admettre que la *Classis Syriaca* a détaché à cette époque, dans le port de *Caesarea*, une vexillation, soit pour apporter des renforts en bateaux, soit pour transporter des hommes en vue des opérations contre les Maures. Tout naturellement, le détachement a été uni sous un commandement extraordinaire et indépendant avec les unités habituelles, peut-être renforcées de la flotte d'Alexandrie. Nous trouvons ailleurs des parallèles à de telles opérations, puisque nous avons constaté, à d'autres époques, la présence de la flotte syrienne dans les eaux grecques, ou de la flotte d'Egypte en Thrace, justement pour des opérations de renfort logistique[474]. Précisément, l'inscription *CIL* VIII, 9385, qui mentionne un marin de la flotte syrienne mort à Cherchel est, avons-nous dit, de la fin du second siècle.

Dans ces conditions, supposer l'existence d'un détachement maure permanent, composé de deux escadres, ne nous paraît pas justifié : seule la flotte d'Alexandrie patrouillait régulièrement dans ces eaux. Les événements du règne de Marc-Aurèle devaient imposer qu'on lui envoyât des renforts, mais ponctuels, et à titre temporaire. Il n'existait donc certainement pas de flotte de Maurétanie indépendante.

C'est peu de temps après cette date que l'on voit pourtant apparaître pour la première fois une escadre africaine autonome qui porte le nom de *Classis noua Libyca*, mentionnée par une inscription des années 180-188 (*CIL* VIII, 7030). L'adjectif *noua* montre d'ailleurs qu'il s'agit d'une création ex nihilo. H.-G. Pflaum, dans un lemme des *Inscriptions latines de l'Algérie*, rapporte une communication orale de C. Courtois, qui considérait que l'adjectif *libycus* correspondait ici à *Africanus* et s'appliquait bien à une flotte militaire[475]. Nous le suivrons volontiers sur ce point, d'autant que notre inscription mentionne un triérarque, qui ne saurait appartenir à une flotte civile. On a, en effet, souvent estimé que cette mystérieuse *Classis noua Libyca* devait être confondue avec la *Classis Africana Commodiana*, flotte frumentaire, connue par la *Vita Commodi* et attestée peut-être par des monnaies[476]. Au demeurant, cette *Classis Africana Commodiana*, au dire de H. Pavis d'Escurac, n'aurait pas existé réellement, car il n'y avait pas, à

[474] *Supra* p. 379.
[475] *Inscriptions latines de l'Algérie* II, 1 n° 614.
[476] *SHA, Vita Commodi* XVII, 7. Monnaies : *RIC* III, p. 383 n° 158 ; p. 422 n° 486-487.

l'époque, de flotte d'Etat frumentaire. Ce serait une confusion de l'auteur tardif de la *Vita Commodi* avec la *Classis noua Libyca*, sans doute elle aussi créée sous Commode[477]. Rien ne nous empêche donc de faire de cette dernière une escadre militaire autonome, la première dont ait disposé l'Afrique du Nord, et dont nous retrouvons peut-être un écho dans une pierre de Lambèse, dédiée en 246-248 à M. Aurelius Cominius Cassianus par Clodius Lucifer, *praefectus classis*[478]. Cette *classis* non précisée pourrait fort bien avoir été la *Classis noua Libyca*, dont, après cette date, nous n'entendons malheureusement plus parler. Il est vrai, toutefois, que le nom de la flotte n'étant pas précisé, Clodius Lucifer peut avoir commandé n'importe quelle autre escadre.

Le dispositif naval romain
Ses forces, ses faiblesses

Si nous résumons les acquis des chapitres précédents, nous constatons que le système naval romain fut une création progressive, non une vision a priori et parfaite due au génie d'un Empereur quelconque, qu'il fût Auguste ou Claude. Le tableau suivant (p. 568) le montrera clairement.

Nous avons pu constater, en outre, que la création de ces flottes était liée à des besoins militaires ponctuels : c'est le cas de la Germanie, de la Bretagne, du Pont, sans aucun doute. C'est aussi certainement le cas des flottes du Danube et de Syrie. L'expérience a donc joué un rôle certain dans la création du dispositif naval. Par là même, évidemment, sa fonction a changé. De la politique augustéenne, soucieuse surtout de protéger l'Italie, et de ramener l'essentiel des forces navales en Occident, on est passé, progressivement, mais très sûrement, à un rééquilibrage au profit des provinces. Dans le bassin oriental de la Méditerranée, il convenait de rétablir une présence navale, à mesure que disparaissait celle des alliés, peu à peu englobés dans l'Empire.

[477] H. Pavis d'Escurac, *Réflexions sur la Classis Africana Commodiana*, *Mélanges Seston*, Paris 1974, p. 397-408.

[478] *AE* 1939, 38; L. Leschi, *Etudes Africaines*, Paris 1957, p. 177 : *M(arco) Aurelio/ Cominio Cas/siano leg(ato) Aug(ustorum) (duorum)/ pr(o) pr(aetore), c(larissimo) u(iro), prae/sidi, genio/ uirtutum/ Clodius/ Lucifer pre/fect(us) classis/ u(ir) e(gregius)*. La pierre est datée par L. Leschi de 212, mais le gouvernement de Cassianus date de 246-248 (cf. *IRT* 880, E. Birley, *JRS* 40, 1950 p. 60-61).

FLOTTES	Aug.	Tib.	Cal.	Cla.	Nér.	Vesp.	Dom.	Tra.	Had.	Ant.	M.Au.	Com.
Alliés	—	—	—	—	—	. . .						
Fréjus	—	—	—	—	—							
Misène	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	→
Ravenne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	→
Alexandrie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	→
Germanie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	→
Bretagne				—	—	—	—	—	—	—	—	→
Pont					—	—	—	—	—	—	—	→
Pannonie						—	—	—	—	—	—	→
Mésie						—	—	—	—	—	—	→
Syrie								. . . .	—	—	—	→
Classis Libyca												? →

NB. les règnes très courts ne sont pas portés sur ce tableau.

L'Italie dispose toutefois encore, au deuxième siècle, de forces navales très importantes, malgré les prélèvement successifs probablement effectués, pendant le premier siècle, pour créer les flottes provinciales[479]. Ces escadres italiennes, devenues «prétoriennes» sans doute sous Domitien, n'ont plus pour tâche exclusive de protéger les approches maritimes de l'ancienne métropole, comme c'était encore probablement le cas sous Auguste. Leur fonction s'est élargie, dans la mesure où elles fournissent des vexillations aux diverses flottes méditerranéennes : on connaît ces détachements en Syrie, en Egypte, dans le Pont[480], où elles apparaissent en renfort, selon les besoins. Il n'est pas interdit de supposer, même si nous n'en avons aucune preuve directe, qu'elles ont participé à la guerre dacique et les trières de la colonne trajane n'appartiennent pas nécessairement à la flotte de Mésie qui, lors d'une expédition d'envergure, n'avait peut-être pas, à elle seule, les moyens d'assurer la logistique d'une armée très importante. On a vu d'ailleurs que cette concentration de moyens navals était courante lors des grandes expéditions[481]. Les flottes italiennes jouaient donc le rôle d'une réserve stratégique générale, au

[479] *Supra* p. 521.
[480] *Supra* p. 379.
[481] *Supra* p. 381 sqq.

deuxième siècle tout au moins, mais probablement aussi dès la fin de l'époque julio-claudienne.

Nous constatons aussi que le système est fixé dans ses grandes lignes sous Trajan, et que, mise à part la création d'une éphémère *Classis Noua Libyca*, il ne bougera plus jusqu'à la fin du Haut-Empire.

Quant aux flottes provinciales, elles sont situées le long d'un arc de cercle qui va de la Bretagne à l'Egypte, de façon continue. Elles doublent donc le *limes*, ce qui est bien normal quand on songe qu'elles se sont la plupart du temps constituées en même temps que lui, et qu'elles sont liées au développement des opérations militaires. L'Afrique a été sur ce point fort négligée, probablement parce qu'il s'agissait d'un front secondaire, calme en général, au demeurant dans la zone de patrouille de la flotte d'Alexandrie, où l'on pouvait d'ailleurs envoyer des renforts sans trop de difficultés.

Chacune de ces escadres remplit une tâche particulière, dans une zone de patrouille bien définie, à la différence des unités italiennes, qui peuvent intervenir en soutien dans toutes les parties de la Méditerranée. La flotte de Bretagne opère essentiellement dans le Pas-de-Calais et a pour tâche d'assurer les communications avec le Continent; celle de Germanie est présente sur le Rhin, probablement en aval de Coblence, car en amont le *limes* ne suit plus le cours du fleuve; elle surveille aussi très certainement les bouches du Rhin, et les côtes de Zélande. La *Classis Pannonica* semble patrouiller entre Carnuntum et l'embouchure de la Save; celle de Mésie paraît surtout présente sur le cours inférieur du fleuve, là où celui-ci forme le *limes*, et sur les côtes occidentales de la Mer Noire. La flotte pontique apparaît principalement sur les côtes méridionales et orientales de la Mer Noire. La *Classis Syriaca* patrouille le long des rives sud de l'Asie Mineure; enfin, l'escadre égyptienne surveille les approches maritimes d'Alexandrie, en détachant un groupement peut-être permanent en Césarienne; sur le Nil, elle est remplacée par la potamophylacie.

Ces aires d'intervention habituelles sont néanmoins étendues en cas de nécessité, et chaque marine peut alors coopérer avec d'autres forces navales : dans le Pont notamment, on voit la *Classis Moesica* intervenir jusqu'en Crimée, peut-être, dans quelques cas, avec la flotte de Ravenne[482]. Les escadres provinciales peuvent, le

[482] Mention de la *Classis Mœsica* en Crimée : *CIL* III, 14214[34]. Peut-être B. Latys-

cas échéant, envoyer des vexillations hors de leurs zones régulières de patrouille, tout comme le font les unités prétoriennes d'Italie : on trouve la *Classis Alexandrina* à Philippes et en Syrie, la *Classis Syriaca à* Cherchel[483]. Il est vraisemblable qu'en Mer du Nord, les deux flottes de Bretagne et de Germanie coopéraient pour assurer la liaison entre les bouches du Rhin et l'Ile, car la sécurité des communications en dépendait. Tout en étant chargées d'une tâche locale, les escadres provinciales romaines avaient donc une mobilité fort appréciable.

Tel qu'il est, au deuxième siècle, ce dispositif présente une force importante, tant numériquement que quantitativement. Il permet le basculement du dispositif terrestre, le long du *limes* nord et est de l'Empire, le plus menacé, en facilitant le transport des troupes et des bagages. Il assure les liaisons maritimes et la protection sur l'eau des zones frontières. Il a, en outre, le mérite d'être souple et mobile, dans la mesure où il peut disposer d'une réserve stratégique importante.

Il présente aussi quelques limites, quelques faiblesse dont il faut bien parler. Certaines sont dues à la nature même des bateaux antiques, et nous les avons déjà évoquées. D'autres sont dues à la disposition même des escadres. On constate, en effet, que les Dardanelles présentent un point faible. Les approches pontiques sont bien surveillées, mais un adversaire qui réussit à échapper aux patrouilles, ou qui les tourne par la voie de terre, peut ensuite pénétrer en Méditerranée sans difficultés, et s'y livrer au pillage : la première alerte eut lieu sous Marc-Aurèle, lorsqu'un parti de barbares venus du Pont septentrional, les Costoboques, forcèrent les détroits et pénétrèrent en Méditerranée[484]. Les détachements basés à Cyzique et Périnthe/Héraclée ne devaient pas suffire à interdire un passage en force[485]. La ruine de Byzance par Septime

chev, *Inscriptiones*... I, 556; *AE* 1967, 428, 429, 431. Flotte de Ravenne : *supra* p. 379 et *P. Mich.* VIII, 467; *AE* 1934, 64.

[483] *Supra* p. 379 et 561.

[484] *CIL* VIII, 14667. J. Kolendo, *Acta Musei Napocensis* XV, 1978 p. 125-130.

[485] *Supra* p. 254-256; *Starr* p. 128-129 suppose qu'après ces événements Cyzique abrita la flotte du Pont de façon permanente et que le préfet de la *Classis Pontica*, à partir de L. Iulius Vehilius Gratus Iulianus, auparavant chargé de la lutte contre les Costoboques (*CIL* VI, 31856), reçut alors le titre extraordinaire de procurateur avec un salaire centenaire. Nous avons vu, *supra* p. 254, que Cyzique abritait sans doute des escadres bien avant cette date; la flotte du Pont est un poste centenaire depuis longtemps. On ne sait d'ailleurs pas vraiment si elle était basée à Cyzique de

Sévère n'arrangea certainement pas le problème puisque ce type d'incursions devint fréquent au troisième siècle[486].

Un autre point faible existe évidemment dans la zone de Gibraltar, non gardée. Tant que les Maures sont calmes, le problème ne se pose pas; mais rien ne peut leur interdire de passer en Bétique, comme ce fut le cas à la fin du deuxième siècle : l'absence d'un détachement en Espagne et d'une escadre autonome puissante à Césarée se fait sentir en cas de crise.

Hors de la Méditerranée, la marine romaine, malgré sa puissance et sa supériorité technique, n'est pas toujours en mesure d'assurer un calme total : sous Marc-Aurèle comme auparavant sous Claude, les Chauques s'embarquent pour piller les côtes de la mer du Nord[487]. Il ne s'agit encore que d'incursions brèves mais elles annoncent les grands raids maritimes du troisième siècle. Présente sur le fleuve et à son embouchure, la *Classis Germanica* ne pouvait interdire tout mouvement sur mer, lorsqu'il était important. Une fois passé le barrage du Pas-de-Calais, où opère la *Classis Britannica*, rien ne peut plus arrêter une invasion, car les côtes atlantiques ne sont pas défendues.

L'absence d'une flotte sur l'Euphrate pose elle aussi un problème, qu'il faut résoudre empiriquement chaque fois qu'on veut lancer une offensive, en construisant des bateaux ou en en faisant venir d'autres : le problème se pose à Trajan; il se posera encore à Gordien III, puis à Julien[488]. Il est vrai que le fleuve ne constituant pas partout la frontière avec les Parthes, il eût sans doute été trop dispendieux de maintenir une flotte autonome.

La Mer Rouge n'a pas non plus d'escadre, et le commerce romain est soumis aux riques de la piraterie, au point qu'il faut embarquer des archers sur les bateaux marchands[489]. On voit bien par cet exemple que Rome se souciait plus de la logistique générale de ses forces armées que du contrôle de mers extérieures lointaines pour des raisons commerciales ou politiques. La marine reste conçue comme une auxiliaire, très utile certes, mais intégrée

façon permanente. Seule l'inscription versifiée *IGRR* IV, 150 atteste sa présence dans cette ville, sans doute au troisième siècle.

[486] Dion LXXXIV, 14.

[487] *SHA Did. Jul.* I, 7, 9. Cf. Dion LXXII; sur la piraterie sous Claude, *supra* p. 327-329.

[488] Zosime I, 18.

[489] *Supra* p. 270.

à l'intérieur d'un dispositif militaire global, essentiellement terrien, avec une composante maritime. Rome ne pouvait avoir une vision stratégique qui dépassât de beaucoup les limites de ses propres territoires, en partie aussi, il faut le dire, parce que les bateaux de cette époque n'avaient pas une autonomie suffisante pour s'aventurer sans bases nombreuses, donc sur des mers dont les rivages n'étaient pas contrôlés.

Le dispositif naval romain présente en outre certaines faiblesses pour des raisons économiques et humaines : la marine, on l'a dit, est une arme coûteuse en hommes, en matériel et en argent; Rome ne pouvait sans doute fournir en permanence un plus gros effort. Ces faiblesses, toutefois, n'apparaissent guère encore au second siècle, tant parce que l'Empire jouit d'une supériorité incontestable que parce qu'il n'a pas vraiment d'adversaire, les deux phénomènes étant d'ailleurs étroitement liés. Tel qu'il se présente, le dispositif naval de l'Empire assure une paix quasi totale, une domination sans partage, malgré les alertes de la fin du deuxième siècle.

Disparition ou transformation de la marine militaire du troisième au cinquième siècle? Les thèses en présence

Malgré quelques imperfections, la marine romaine de la fin du second siècle semble à son apogée. Dion Cassius nous affirme bien que, lors de la crise de 193, les Misénates appelés en renfort à Rome par Albinus sont fort peu entraînés[490] : il n'est pas sûr qu'il faille accorder beaucoup d'importance à ce témoignage, tant les inscriptions nous donnent l'impression d'une marine fortement organisée et structurée, disposant d'un bon réseau de bases et de bateaux suffisamment nombreux pour faire face aux tâches du temps de paix, avec des opérations de guerre navale limitées et périphériques.

Or, si l'on en croit la plupart des historiens modernes, cette puissance maritime de Rome se serait effondrée lors de la grande crise du milieu du troisième siècle, sous les coups d'une piraterie redevenue prépondérante, à laquelle les flottes romaines n'au-

[490] Dion LXXIV, 16, 3.

raient pas pu faire face. Une fois disloqué, le dispositif naval de l'Empire n'aurait pas été reconstitué en Méditerranée, et le quatrième siècle n'aurait plus guère connu d'escadres de haute mer. Les flottes fluviales d'importance «secondaire» pendant les deux premiers siècles, auraient, en revanche, vu leur activité croître considérablement. C'est C. Courtois qui a le mieux développé cette thèse, dans un long article de la *Revue historique*, paru en 1939. On l'a, depuis, presque toujours suivi, et il importe d'examiner ses arguments[491].

La thèse de Courtois

Faute, peut-être, de s'être réellement interrogé sur les missions que remplissait quotidiennement la marine romaine, C. Courtois était frappé de sa médiocre utilité, sauf lors des crises intérieures de l'Empire. A ses yeux, le passage de certains officiers de la flotte dans l'armée de terre, promotion que nous avons constatée[492], marquerait, non un renforcement, mais un affaiblissement de la marine, en la privant de ses meilleurs éléments. Or la paix romaine sur mer rendait inutile l'entretien d'une marine permanente, alors que la piraterie avait pratiquement disparu. Autrement dit, la politique d'improvisation navale de la République semblait désormais mieux convenir à la situation que le maintien d'escadres inutiles. L'Empire s'en rendait d'autant mieux compte que la situation financière commençait à s'aggraver. Bien entendu, explique C. Courtois, on n'a pas supprimé la marine romaine, on l'a laissée s'atrophier. La meilleure preuve en est la reprise de la grande piraterie dès le premier tiers du troisième siècle. Diverses inscriptions, autrefois étudiées par A. von Domaszewski[493], montrent que la situation est troublée sous le règne de Sévère Alexandre : une inscription de Cos, datée de 232 a conservé le souvenir de P. Sallustius Victor, qui a rétabli la paix sur terre et sur mer[494]. Ni A. von Domaszewski ni C. Courtois ne connaissaient une

[491] C. Courtois, *art. cit.* Nous résumerons ici, en suivant d'assez près le texte, les pages 42 à 47 et 225 à 238.

[492] *Supra* p. 546.

[493] *Die Piraterie im Mittelmeer unter Severus Alexander, Rh.M.*, 1903, p. 384.

[494] *CIG* 2509 = Pflaum, *Carrières* 325 (à qui est due la datation). Voir *infra* p. 606.

inscription de Rhodes publiée en 1946-1947, qui montre Aelius Alexander chargé de réprimer la piraterie en Chersonèse, sous les Sévères[495]. Ajoutons une inscription de Termessus Minor, en Pisidie, qui mentionne, sous Valérien, un certain Valerius Statilius Castus, que la boulè de Termessus remercie d'avoir rétabli la paix sur terre et sur mer. C'était, pense-t-on, un prince indigène, qui se dit συμμάχος τῶν Σεβαστῶν «à qui l'Empire, dit C. Courtois, avait remis le soin de maintenir cette sécurité qu'il n'était plus capable d'assurer», probablement en levant des milices locales[496]. Le brigandage Isaurien reprit, signalé par l'*Histoire Auguste* dans la seconde moitié du troisième siècle[497] et par Zosime sous Probus[498].

A partir du règne de Valérien, on assiste en outre à de véritables invasions maritimes par le Pont, en Méditerraneé orientale : les barbares, venus du nord de la Mer Noire, s'emparent de vaisseaux et ravagent les côtes, preuve évidente que la marine romaine n'est plus capable de les contenir[499]. Bien plus, sous Probus, des Francs pouvaient s'embarquer sur les côtes du Pont-Euxin, traverser toute la Méditerranée, piller la Sicile et l'Afrique, et rejoindre par l'Océan leur pays natal, sans avoir jamais été interceptés par une escadre romaine[500].

Cette carence des flottes méditerranéennes est d'autant plus flagrante, aux yeux de C. Courtois, qu'elle contraste avec l'activité de la *Classis Britannica*, assez forte pour permettre à Carausius de pacifier la Mer du Nord, infestée de pirates, et pour constituer, grâce à sa puissance navale, un Empire Breton, à base maritime, que seul Constance Chlore, après les tentatives infructueuses de Maximien, allait réussir à abattre, malgré de graves difficultés[501].

Cette situation, explique C. Courtois, n'est-elle pas la preuve que la marine militaire avait disparu en Méditerranée? Pas une seule fois on n'entend parler des flottes romaines depuis Sévère Alexandre. Or ces escadres n'ont pas été reconstituées : à preuve le

[495] *Bulletin épigraphique* 1946-1947, n° 156 et *AE* 1948, 201.

[496] *BCH* 1886, p. 227 = *IGRR* III, 481 = *Dessau* 8870. Cf. *infra* p. 614.

[497] Sur ce brigandage, *infra* p. 614-616; *Vita Probi* XVI-XVII.

[498] Zosime I, LXIX, LXX.

[499] Les sources mentionnant ces multiples attaques sous les règnes de Valérien et de Gallien sont difficiles à interpréter et à classer chronologiquement; nous reviendrons sur cette importante question *infra* p. 608 sqq.

[500] Zosime I, LVII et LXXI.

[501] Voir le récit des événements *infra* p. 624-625.

récit de la bataille de 324 entre Constantin et Licinius, et les données de la *Notitia Dignitatum*.

Le récit, par Zosime[502], de la bataille de 324 exclut, selon C. Courtois, l'idée d'une reconstitution des flottes sous Dioclétien. En 324, explique-t-il, Constantin était maître de l'Italie : il aurait donc dû disposer des escadres de Ravenne et de Misène, si celles-ci avaient encore existé autrement que sur le papier. Or le texte de Zosime affirme que Constantin se rendit à Thessalonique, où il construisit un port et fit équiper 200 triacontores. Le fait que l'Empereur ait été obligé d'improviser montre qu'il n'existait plus, en Occident, de marine permanente. Or il en allait de même en Orient : on n'entend plus parler des anciennes escadres de Syrie, du Pont ou d'Egypte dans le récit de Zosime; au contraire, Licinius demande à «divers peuples» de lui envoyer des navires, ce qui suppose, aux yeux de C. Courtois, qu'aucune escadre n'était alors constituée, sans quoi l'Empereur, maître de droit de ces forces navales, n'aurait pas eu besoin d'imposer une contribution exceptionnelle sous forme de constructions navales. Pas plus en Orient qu'en Occident il n'y avait donc de flottes permanentes à cette époque.

Celles-ci ne furent pas non plus réorganisées après 324 : la *Notitia Dignitatum* ne mentionne, comme flotte de mer, que trois escadres : la *Classis Venetum* à Aquilée, dont nous ne savons rien par ailleurs; la *Classis Misenatium*, sur laquelle nous ne sommes pas mieux renseignés, et la *Classis Rauennatium*. Or Jordanès qui fut évèque de Ravenne, laisse une description catastrophique du port de *Classe* pour l'époque d'Honorius, quand, dit-il, les bassins jadis si actifs, sont alors totalement envasés et remplacés par des jardins[503]. «S'il en était ainsi de la flotte de Ravenne, capitale de l'Empire, écrit C. Courtois, qu'en devait-il être des deux autres dont l'importance était infiniment moindre»! Au demeurant, C. Courtois remarque que la *Notitia* ne nomme pas les flottes, mais les préfets, et il n'est pas sûr que la fonction corresponde encore au titre. Le préfet de Ravenne était, en effet, *praefectus classis Rauennatium, cum curis eiusdem ciuitatis*, donc un fonctionnaire essentiellement *civil*, aux yeux de C. Courtois. L'absence des flottes provinciales dans la *Notitia* est révélatrice de leur disparition :

[502] Zosime II, XXII, XXVI; cf. Anonyme de Valois V, 23.
[503] *Supra* p. 183.

dans un texte qui dresse un tableau aussi abusivement chargé des forces de l'Empire, on ne saurait croire que les bureaux aient négligé de compter des forces qui existaient réellement.

Seule, une loi de 369, publiée en Orient sous Valentinien et Valens, pourrait laisser penser à l'existence d'une flotte militaire à Séleucie, héritière de l'ancienne *Classis Syriaca*. En voici le texte[504] :

«*Imperatores*»*Val(entinia)nus et Valens Augusti Auxonio praefecto praetorii. Classem Seleucenam aliasque uniuersas ad officium, quod magnitudini tuae obsequitur, uolumus pertinere, ut classicorum numerus ex incensitis uel adcrescentibus compleatur et Seleucena ad auxilium purgandi Orontis aliasque necessitates Orientis deputetur. Data Indictione XII.*

Il s'agit très vraisemblablement, comme l'explique C. Courtois, de curer l'Oronte, dont l'envasement était abondant : nous trouvons d'ailleurs trace assez fréquemment de travaux identiques[505]. Mais cette *Classis Seleucena*, à qui sont confiés les travaux, est-elle une flotte de guerre, héritière de la *Classis Syriaca*, ou une flotte civile? Après divers arguments plus ou moins probants, C. Courtois explique que le texte de la loi de Valentinien et Valens est adressé au *préfet du prétoire*, qui est devenu, au quatrième siècle, un fonctionnaire essentiellement civil : il est impossible d'admettre qu'une flotte militaire ait pu être confiée à ses soins. On doit donc conclure que l'escadre de Séleucie est une flotte purement civile, dont on a réquisitionné les marins (*classici*).

Après un examen des textes littéraires du quatrième siècle, C. Courtois croit pouvoir conclure à la disparition des escadres méditerranéennes. Celles-ci auraient été, en revanche, remplacées lorsqu'on avait besoin de mener une expédition sur mer, par la réquisition des bâtiments de commerce, fort nombreux, dans lesquels on embarquait les soldats : à preuve l'expédition de Constantin, qui comprend 200 vaisseaux de guerre et 2.000 transports[506]; à preuve, aussi, les nombreuses expéditions maritimes citées par les textes que rassemble C. Courtois[507].

[504] *Code Théodosien* X, 23,1. Voir *infra* p. 578.
[505] *Supra* p. 237 (sous les Flaviens). Julien, *Or* I, 33 (sous la Tétrarchie).
[506] Zosime II, 22 sqq.
[507] *Courtois* p. 254 sqq.

Les flottes fluviales, par contre, mentionnées si fréquemment par la *Notitia Dignitatum*, devaient jouer un rôle prépondérant dans la protection du *limes*. La thèse de C. Courtois est donc radicale : elle suppose une totale disparition des flottes méditerranéennes et un renversement du dispositif naval par rapport à l'époque du Haut-Empire. Elle a été reprise, sans modification sensible, par G. Gigli qui l'a encore renforcée en niant l'existence d'une importante navigation de haute mer au quatrième siècle, et l'utilisation fréquente de bateaux de commerce pour le déplacement des troupes[508].

La thèse de Kienast

Seul D. Kienast a contesté cette vue catégorique de la situation navale du Bas-Empire, en consacrant, dans son livre, une trentaine de pages à la réfutation des arguments de C. Courtois[509]. Paradoxalement, ce point capital et très neuf de son ouvrage est celui qui a suscité le moins de commentaires et de comptes rendus[510].

D. Kienast remarque d'abord, à juste titre, qu'on ne saurait évoquer la disparition presque totale des inscriptions, au quatrième siècle, pour proclamer l'inexistence des flottes à cette époque. Quand on songe à la masse des renseignements que nous fournit l'épigraphie navale du Haut-Empire, et qu'on la compare au silence quasi général des sources littéraires pour la même période, on ne peut que regretter cette disparition de l'épigraphie «navale» au quatrième siècle, et douter en même temps de la validité de l'argument a silentio.

D. Kienast ne croit pas, au demeurant, que le témoignage de la *Notitia* puisse être rejeté, comme le faisait C. Courtois. Pour lui, les fonctions de préfet de la flotte ne sont pas des titres devenus vides : comment, en effet, concilier la thèse de C. Courtois avec le

[508] G. Gigli, *La flotta e la diffesa del basso Impero, Memorie dell'accademia dei Lincei*, 8 e sér. I, 1948, p. 3-43.

[509] Kienast, *op. cit.* p. 124-157, que nous résumons ici.

[510] Les comptes rendus de cet ouvrage se sont surtout attachés à en commenter la première partie, consacrée à la condition juridique des marins. Seul C. Starr (*AJPh*, XC, 1969, p. 120-122) a réfuté la thèse de D. Kienast sur le Bas-Empire, reprenant ainsi l'idée qu'il avait déjà brièvement esquissée, dans son ouvrage, d'une progressive disparition des flottes de guerre au quatrième siècle (cf. *Starr* p. 197-198).

fait que la *Notitia Dignitatum* indique l'existence d'une flotte à Aquilée, qui est nécessairement une création, puisque cette escadre n'existait pas sous le Principat? En outre, les textes littéraires signalent plusieurs expéditions navales qui ont Aquilée pour base[511]. Les flottes italiennes, qui ont perdu leur titre de *praetoria*, sont désormais provincialisées, et il s'agit là, vraisemblablement d'une réorganisation tétrarchique, confirmée par le fait que Jean Lydus nous apprend que la marine, sous Dioclétien, comptait plus de 45.000 hommes[512].

Réexaminant à son tour le récit de la bataille de 324 entre Constantin et Licinius, D. Kienast l'interprète d'une manière opposée à celle de C. Courtois : Zosime, en effet, expliquant que Licinius fait venir des bateaux des diverses régions de l'Empire, emploie l'expression κατὰ τὰ ἔθνη. Il désigne ainsi non les peuples auxquels il s'adresse, mais les provinces de l'Orient qu'il commande. Licinius n'aurait donc pas imposé une contribution navale exceptionnelle à des peuples sujets, comme le pensait C. Courtois, mais convoqué les escadres d'Egypte, de Phénicie, d'Ionie, de Chypre, de Carie, de Bithynie et de Libye, preuve que ces forces navales existaient bien dans l'Empire : Λικίνιος δὲ Κωσταντῖνον ἀκούσας ἐν παρασκευαῖς εἶναι διέπεμπεν ἀγγέλους κατὰ τὰ ἔθνη πλοῖα πολεμικὰ καὶ δυνάμεις πεζάς τε καὶ ἱππικὰς εὐτρεπεῖς ποιῆσαι κελεύων. Καὶ σὺν παντὶ τάχει τριήρεις ἐξέπεμπον οἱ Αἰγύπτιοι μὲν ὀγδοήκοντα, Φοίνικες δὲ τὰς ἴσας, Ἴωνες δὲ καὶ Δωριεῖς οἱ ἐν τῇ Ἀσίᾳ ἑξήκοντα, Κύπριοι δὲ τριάκοντα...

Quant au texte du *Code Théodosien* relatif à la *Classis Seleucena*, D. Kienast l'interprète au rebours de son devancier; il remarque d'abord que le principal argument de C. Courtois, qui croyait que la *Classis Seleucena* était une flotte civile parce qu'elle était placée sous le commandement du préfet du prétoire, fonctionnaire civil, ne tient pas : le préfet du prétoire, à cette époque, est en effet toujours chargé des questions d'intendance et du recrutement de l'armée; il est clair qu'on lui a confié ici une tâche civile, normalement de sa compétence, mais avec l'aide de militaires (*classici*), dont le nombre a été augmenté par les *incensiti* et les *adcrescentes*, mots dont le sens n'est pas clair aux yeux de D. Kienast[513], mais qui sont à coup sûr des recrues.

511 Zosime IV, 43, 45, 46.
512 *Supra* p. 553.
513 Il semble d'ailleurs confondre le sens d'*incensiti*, qu'il traduit par «*Erwach-*

Enfin, réexaminant l'ensemble des textes littéraires qui mentionnent, dans le courant du quatrième siècle, diverses expéditions navales, D. Kienast y voit, de façon constante, des flottes de guerre, en relevant toutes les expressions qui peuvent prouver l'existence de galères.

Cette thèse a le mérite, à nos yeux, de mettre en doute la négation trop systématique de C. Courtois; certains des textes qu'avance D. Kienast à l'appui de son argumentation prouvent incontestablement l'existence de flottes de guerre au quatrième siècle, à moins de rejeter, en bloc, l'ensemble des témoignages littéraires : lorsqu'Ammien parle de *rostratae naues* qui vont attaquer Cyzique, faut-il suspecter a priori le texte? Lorsque Zosime, évoquant le conflit entre Fravitta et Gainas, signale un πλοῖον χαλχέμβολον ἔχων et appelle ces bateaux «liburnes», en les comparant aux anciennes trières, faut-il rejeter son indication, même si, manifestement, l'étymologie qu'il donne du mot liburne est fausse[514]? Faut-il négliger, enfin, le témoignage de la *Notitia Dignitatum*?

La thèse de D. Kienast mérite toutefois d'être reprise, car certains aspects de la question ont été outrés, d'autres, au contraire, négligés : D. Kienast, en effet, accepte tous les textes littéraires tels quels, avec leurs données brutes, sans toujours s'interroger sur la validité des sources, ou les problèmes de vocabulaire qu'ils posent; quand Zosime parle de triacontores ou de liburnes, qu'entend-il exactement? Comment, en outre, si l'on accepte les données de la *Notitia Dignitatum*, expliquer l'absence de toute flotte en Orient dans le texte de la *Notitia* alors que le récit de la bataille de 324, dans l'interprétation du savant allemand, laisse penser qu'il y avait de nombreuses escadres, dont l'une est en outre mentionnée par le Code Théodosien, à Séleucie de Piérie? Comment, enfin, aborder la question de la marine dans la seconde moitié du troisième siècle? Y a-t-il eu disparition des forces navales, et reconstitution presque intégrale sous la Tétrarchie, ou seulement réorganisation du dispositif à cette époque? Il nous semble utile, dans ces conditions, de reprendre l'étude de la marine militaire tardive, depuis les débuts de la crise du troisième siècle, jusqu'à l'écroulement de l'Empire d'Occident.

sene et d'«*adcrescentes*» qu'il traduit par «Wehrfähige Männer, die bei der letzten Indictio noch nicht die fiskalische Volljährichkeit erreicht hatten» (p. 132).

[514] Ammien XXVI, 8, 8; Zosime V, 20 et 21.

De la liburne au dromon, ou la continuité de la tradition navale

En matière d'archéologie navale comme dans bien d'autres domaines, les historiens ont le plus souvent abordé l'Antiquité tardive en termes de rupture ou de décadence : cette période aurait vu un affaiblissement du commerce maritime, une diminution du tonnage des navires, un recul de l'activité portuaire, de sorte qu'on ne doit pas trouver étonnante la quasi-disparition des flottes de guerre, supposée par C. Courtois.

Ces thèses, fort bien exposées par J. Rougé, dans unc série d'articles importans, contiennent sans aucun doute une large part de vérité, mais demandent, à notre sens, d'être quelque peu nuancées selon l'époque considérée. Notre propos n'est évidemment pas de reprendre ici le problème fort débattu de l'activité maritime commerciale de l'Antiquité tardive. Non seulement parce qu'il y faudrait un livre entier, mais peut-être parce que la question n'est pas tout à fait mûre, faute de documents suffisants. Nous nous contenterons de résumer ici le contexte général de la situation navale de l'époque, telle qu'elle est exposée par J. Rougé, bien que les thèses de ce dernier soient a priori peu favorables à notre démonstration.

Le Bas-Empire a vu, selon J. Rougé, une diminution des tonnages employés dans le transport de l'annone : en témoignent plusieurs passages du *Code Théodosien* qui réquisitionnent les navires à partir de 2.000 *modii* en 439, et de 1040 *modii* en 450[515], alors que les textes du Principat parlent de 10.000 *modii* au minimum sous Claude, et de 50.000 en général[516]. Quoique cette «décadence» ne soit peut-être qu'apparente et puisse s'expliquer par d'autres raisons qu'une diminution du commerce maritime, acceptons la telle quelle[517]. Elle ne semble toutefois pas s'appliquer au

[515] *Nov. Theod.* II, 8; *Nov. Val.* II, 28. Cité par *Rougé* p. 72.

[516] Gaius, *Institutes* I, 32, c et *Digeste* III, 6; *Digeste* L, 5, 3. Sur cette diminution du tonnage au Bas-Empire on verra essentiellement J. Rougé : *Quelques aspects de la navigation en Méditerranée au cinquième siècle et dans la première moitié du sixième siècle, Cahiers d'Histoire*, VI, 1961, p. 129-154.

[517] Dans une intervention faite à Spolète en 1977, lors des *Settimane di Studio del centro italiano di Studi sull'alto Medioevo*, XXV, *La navigazione mediterranea nell'alto Medioevo*, Spoleto, 1978, p. 383-387, P. Pomey faisait justement remarquer que notre connaissance des épaves du Bas-Empire et du Haut Moyen-Age reste et restera probablement faible, sans doute parce que cette époque a vu un change-

quatrième siècle, puisque, selon J. Rougé lui-même, les pères grecs continuent à parler de navires μυριοφόροι, c'est-à-dire de bâtiments transportant 10.000 amphores, capacité qui n'est pas moindre que sous le Haut-Empire[518]. S'il y a eu diminution du tonnage, il a été limité à la fin du quatrième siècle; il a surtout affecté l'Occident puisque J. Rougé constate, dans la *pars Orientis*, au début du cinquième siècle, une reprise du tonnage[519]. La «décadence» n'aurait donc été durable qu'en Occident, ce que montre, au demeurant, la situation portuaire : encore assez brillante dans les deux *partes imperii* au quatrième siècle, en net affaiblissement en Occident pour le cinquième siècle, alors que l'Orient garde de nombreuses activités[520].

Cet excursus dans le domaine commercial n'est évidemment pas gratuit dans un livre consacré à la marine militaire : il montre que, même si l'on accepte une thèse a priori défavorable à l'idée d'une continuité de la vie maritime au Bas-Empire, celle-ci ne peut être niée, même si l'on doit la nuancer selon les époques et les lieux. Ce point est important pour la démonstration qui va suivre, car on accepterait difficilement l'idée d'une importante présence militaire romaine sur mer, alors que tout trafic commercial aurait disparu. La thèse d'un marasme général des activités maritimes aux quatrième et cinquième siècles n'est donc pas acceptable en bloc.

Il est clair, dans ces conditions, qu'il n'y pas eu, entre le Haut-Empire et l'époque byzantine, de rupture technique : la construction navale, on l'a dit, a connu une évolution lente et non des bouleversements, ce qui explique que l'archéologie constate une filiation certaine entre l'architecture des bateaux romains et celle des

ment de conteneur : aux amphores non périssables, et qui protègent les fonds de coque après le naufrage, commence à se substituer l'usage des tonneaux, évidemment périssables, mais qui ont l'avantage considérable d'être moins pesants; notre estimation des tonnages du Bas-Empire est donc doublement faussée : par la rareté des épaves d'abord, ensuite par la plus grande capacité d'emport des bâtiments, si l'on ne compte que le produit transporté et non pas l'ensemble du chargement.

518 J. Rougé, *Miracles maritimes dans la vie de Jean Moschos, Mélanges A. Fugier, Cahiers d'Histoire*, 1968, p. 233-238.

519 J. Rougé, *Quelques aspects de la navigation en Méditerranée au Ve siècle et dans la première moitié du VIe siècle, Cahiers d'histoire*, VI, 1961, 1, p. 129-154.

520 J. Rougé, *Ports et escales dans l'Empire tardif, Settimane ... op. cit.* p. 67, 128.

rares bateaux byzantins connus[521]. Les remarques que nous formulions au début de ce livre sur la parenté qui existe entre les vaisseaux longs du Principat, notamment la liburne, et les dromons du sixième, ou même du dixième siècle, prennent ici tout leur sens historique[522]. Tous participent de la même tradition navale. Or, lorsqu'on sait que cette tradition se perpétuait empiriquement par la transmission, entre maître-charpentier et apprenti, de recettes éprouvées, celle de formes en vraie grandeur, empruntées à des navires bien réussis[523], on ne peut pas supposer que les artisans antiques se soient arrêtés pendant plus de deux siècles de construire des vaisseaux longs, et aient immédiatement réinventé des dromons très semblables à leurs lointains devanciers au moment de la floraison navale du sixième siècle : il ne peut pas ne pas y avoir eu véritable continuité dans l'activité de chantiers assez nombreux et ayant assez de commandes pour perpétuer la tradition. Autrement dit, l'idée d'une interruption quasi totale de la production de bateaux de guerre, comme le croyait C. Courtois, nous semble, a priori, impossible. L'argument, pour être de nature technique, n'en est pas moins fondamental.

La marine dans les sources littéraires

C. Courtois pensait pouvoir affirmer que les témoignages littéraires de l'existence d'une marine militaire au Bas-Empire sont rares. Disons plutôt qu'ils nous paraissent confus. En effet, une des grandes difficultés que rencontre le chercheur, lorsqu'il prétend étudier la marine militaire romaine, réside dans l'imprécision du vocabulaire fourni par la plupart des sources antiques. Si l'on excepte les données épigraphiques, qui nomment avec exactitude les types de navire, mais sont limitées, pour la plus grande part, aux trois premiers siècles de notre ère, il faut chercher dans les textes littéraires les renseignements nécessaires à l'étude du sujet. L'historien est alors handicapé par l'imprécision des auteurs qui emploient rarement les termes techniques pour désigner les bateaux, mais se contentent d'un vocabulaire plus général et plus lit-

[521] Cas de l'épave de Yassi Ada, Cf. F. van Doorninck, *The Byzantine shipwreck at Yassi Ada*, University of Pensylvania dissertation, 1967.

[522] *Supra* p. 123, 134.

[523] *Supra* p. 20.

téraire : on ne sait jamais trop bien, de cette façon, à quelle réalité les mots *nauis/nauigium/* ναῦς/πλοῖον font allusion réellement. Ce défaut, déjà sensible dans la langue classique, croît avec le temps et, au Bas-Empire, les termes généraux sont très souvent utilisés, de préférence aux termes techniques précis, à moins qu'on ne se contente d'écrire *classis* ou στόλος. Pour C. Courtois, persuadé de la disparition des escadres militaires à cette époque, le vocabulaire traduisait ainsi l'apparition d'une réalité nouvelle, l'armée-flotte, composée essentiellement de vaisseaux de transports, comme ce sera souvent le cas au Moyen-Age[524].

On remarquera toutefois que des mots comme *nauis/nauigium* ou, en grec, ναῦς/πλοῖον, peuvent s'appliquer, sémantiquement, aussi bien à des navires longs qu'à des vaisseaux ronds, ou même à des barques. Leur usage dans le vocabulaire militaire n'est nullement tardif, puisqu'un historien comme Hérodote utilise les termes de ναῦς et de πλοῖον de façon assez fréquente pour identifier les bateaux de guerre[525]. Le vocable le plus banal est à coup sûr πλοῖον; il sert de mot collectif et évoque tout simplement une expédition navale; parfois, dans ce cas, il est accompagné de l'adjectif μακρόν[526]. Le terme ναῦς apparaît encore plus fréquemment, sans spécification de type, et le contexte seul permet d'affirmer qu'il s'agit de trières : c'est ainsi que dans une énumération de bateaux (νῆες), Hérodote donne le total en trières[527]. Ce dernier terme n'est utilisé que lorsque la confusion serait possible, ou lorsqu'il convient particulièrement d'insister et de préciser la nature du bateau.

Une enquête identique chez deux auteurs latins classiques, César et Tite-Live, donne des résultats analogues : dans certains cas, la distinction entre navires longs et navires de commerce, tous appelés *naues*, est précisée par des adjectifs (*onerariae; longae*)[528]. En revanche, dans d'autres cas, c'est le contexte seul qui

[524] *Courtois* p. 253.

[525] Cf. *GOS* p. 128. Seul le mot πλοῖον, à l'exception des autres, figure dans le glossaire de *SSAW*. Cet ajout est toutefois incongru, dans la mesure où ce mot, précisément, ne renvoie pas à un type de bateau.

[526] Hérodote III, IV, 2, au sens général; V, XXX, 4 avec μακρά.

[527] Hérodote VI, VIII, 1-2.

[528] Ps. César, *B. Af.* VII : *eodem . . . naues onerariae et longae nonnullae casu aduenerunt*. Tite-Live XXXII, 10 : *Cum quinque lembis et una naue rostrata*.

permet de déterminer s'il s'agit de vaisseaux longs ou non[529]. Il paraît toujours normal à ces auteurs d'employer le mot général *nauis* pour signifier qu'on a affaire à des bateaux militaires; la spécification à l'aide de termes techniques (où la nature des bateaux est mentionnée) paraît beaucoup plus rare, et il suffit de consulter les *indices* de César ou de Tite-Live pour s'en convaincre. Une enquête analogue sur d'autres écrivains, Tacite par exemple, donnerait des résultats très semblables.

Au Bas-Empire, bien entendu, l'usage linguistique est le même, de sorte qu'on peut hésiter le plus souvent. Πλοῖον est souvent usité, au sens de vaisseau de charge, ou sans précision, si bien qu'on ne sait s'il s'agit alors de transports ou de vaisseaux de guerre[530]. Dans d'autres cas toutefois, le mot, précisé par μάκρον, désigne à coup sûr des bâtiments de combat : c'est le cas, par exemple, en 400, lorsque Zosime, parlant des flottes de Fravitta et de Gainas, parle de πλοῖα[531]. Procope, à maintes reprises, emploiera des expressions identiques[532]. Ναῦς et *nauis* peuvent signifier tantôt navire de charge et tantôt vaisseau de guerre, de sorte qu'on peut hésiter sur le sens dans bien des cas[533]. Mais il arrive

[529] Ps. César, *B.Al.* XLVI : *Naues aduersae rostris concurrerunt adeo uehementer ut*... Tite-Live XXXVII, 24, 2 : *et si qua concurrerat rostro cum hostium naue, aut proram lacerabat, aut remos detergebat.*

[530] – Πλοῖον, utilisé au sens de vaisseau de charge, ou sans précision : *FHG* IV, 109 (468 : expédition de Léon contre les Vandales : réunit 1100 πλοῖα). Cedrenus, Bonn, p. 613 : même expédition; chaque πλοῖον porte 100 hommes. Zosime, V, 2 (397 : Première expédition de Stilichon contre Gildon : rassemble des πλοῖα). Zosime, I, 42-3-6 (sous Claude II, les Scythes survivants des expéditions précédentes ainsi que des Goths et des Hérules s'embarquent en Mer Noire pour piller les côtes sur des πλοῖα = toute sorte de bateaux récupérables). Zosime I, 34 : accord avec des pêcheurs pour passer de Byzance à Chalchedon sur des πλοῖα. Zosime I, 33 : Des barbares ont à leur disposition des πλοῖα. Zosime III, 5, 2 : Julien envoie des bateaux frumentaires pour ramener du blé de Bretagne : πλοῖα μείζονα λέμβων.

– Πλοῖον, cas douteux : Zosime, VI, 8 : en 410, Honorius bloqué à Ravenne reçoit des renforts d'Orient (πλοῖα). 388 (Zosime IV, 46) : Maxime réunit des ταχυναυτοῦντα πλοῖα.

[531] Zosime V, 20.

[532] Procope VII, XXXVIII, 5; VIII, XXII, 17; VIII, XXIII, 7.

[533] – Πλοῖον (employé au sens de navire de charge ou transport de troupes). Procope III, XI, 13 : expédition de reconquête de l'Afrique; les navires de guerre sont nommés πλοῖα μάκρα, les navires transport de troupe et de charge = νῆες. Procope III, XI, 22 : flotte Vandale en 533 = νῆες – Procope III, VI : expédition de 468 contre les Vandales; Vandales et Byzantins ont des νῆες. Julien, *Or* I p. 50

que ces mots soient bien distingués spécifiquement des transports : on citera Ammien XXVI, 8, qui parle de *rostratae naues*, Zosime II, 26,1 qui nous dit à propos de la bataille de 324 : 'Ο Κωνσταντῖνος ἔχων πλῆθος νεῶν καὶ φορτίδων καὶ πολημιστηρίων ou même Cassiodore, *Variae* V, 6; dans ce passage, Théodoric fait construire des vaisseaux parce que l'Italie manque de *naues*; plus loin, on apprend qu'il s'agit de *dromones*. Seul, en revanche, le mot *nauigium* au demeurant peu employé, semble désigner uniquement de petits transports[534]. L'ambiguïté du vocabulaire s'étend, on le sait, au mot *classis* qui désigne aussi bien une flotte de transport qu'une flotte de guerre[535].

On pourrait croire, en revanche, que le vocabulaire plus spécialisé dont on se sert pour désigner les types de bateaux est invariable, et que les mots liburne, trière, ou dromon, évoquent pour les auteurs anciens des types de navire bien précis : or, on l'a vu, ce n'est nullement le cas[536]. Ces mots sont, en effet, souvent employés à tort et à travers : le passage le plus caractéristique est

(Hertlein) : en 353, armée embarquée sur des νῆες. Zosime V, 7 : Alaric envahit la Grèce en 396 en embarquant son armée sur des νῆες.

– ναῦς employé comme navire de guerre; distingué spécifiquement des navires de charge dans Zosime II, 26, 1 en 324 : 'Ο Κωσταντῖνος ἔχων πλῆθος νέων καὶ φορτίδων καὶ πολημιστηρίων.

– *nauis* (sens de transport de troupes) : Ammien XIX, 11, 8 (359), *naues uehentes quosdam legionarios expeditos alueum fluminis proximum obseruare sunt iussae*. Orose VII, 42 : expédition d'Héraclien en 413 : *naues*. Claudien, *Bell. Gild.* 480 expédition contre Gildon : *naues* (mais plus loin l'auteur parle de *rostra*. Il est peu probable qu'il s'agisse d'une simple image littéraire). *MGH auctt* XI, p. 31 : l'expédition de Majorien contre les Vandales comporte des *naues*. *Armatae naues : Pan. lat.* VII, 13, 1; Constantin installe des *naues armatae* sur le Rhin. Il s'agit de transports de troupes, avec peut-être un attirail spécifiquement militaire (tours, mantelets, etc . . .) car le passage suivant les distingue des *dromones*, (*MGH auctt* XI, p. 97) en 508 : *Rusticus comes scholariorum cum centum armatis nauibus totidemque dromonibus, 8000 militum armatorum secum ferentibus*.

[534] Ammien XX, 1, 1-3 ou XVII, 1, 4.

[535] Voir les nombreux usages civils du mot *classis* dans le Code Théodosien, par exemple. Cf. J. Rougé, *Le navire de Carpathos*, *Cahiers d'Histoire*, VIII, 1963, p. 253-68. C. Courtois pensait pouvoir tirer d'un passage de Claudien, *De consulatu Stilichonis*, I, 307-8, où l'auteur parle des *classes quae fruges uel bella ferunt*, l'idée que les flottes de cette époque transportaient indifféremment les hommes ou les vivres (*Courtois* p. 257), donc qu'il s'agissait bien de navires de charge. Les meilleures éditions de Claudien (Teubner, Loeb) portent toutefois la leçon *aut* et non *uel*, qui marque une alternative formelle, et exclut l'hypothèse de C. Courtois.

[536] *Supra* p. 107, 112, 118.

celui ou Végèce appelle «liburnes» des bateaux à un, deux, trois rangs de rames[537] : il est clair alors qu'on ne saurait prendre le terme dans son sens strict, mais dans l'acception générale de «bateau long». C'est vers ce sens que tend la glose d'Isidore, qui identifie liburne et dromon au sens de vaisseaux de guerre[538]. D'autres auteurs plus tardifs évoluent dans le même sens[539]. Les papyri, quant à eux, appellent liburnes de simples transports civils[540].

On peut, de même, se demander ce que signifie le mot trière dans les textes tardifs : Zosime nous apprend que, vers 400, ce type de bateau avait disparu des flottes de guerre[541]. Or divers auteurs de la même époque évoquent encore, à propos d'événements récents, l'emploi de trières[542]. Il y a là un anachronisme manifeste, ou un glissement du sens du mot, qu'il faut désormais traduire par «vaisseau long». Il en va évidemment de même du mot dromon, dont nous avons vu plus haut l'ambiguïté, et la multiplicité de significations. Que dire alors des mots triacontores et pentécontores, employés par Zosime à propos de la bataille de 324? Il s'agit clairement d'anachronismes de vocabulaire qui recouvrent toutefois une tactique et une réalité précises dont nous avons déjà parlé, et sur laquelle nous reviendrons[543].

[537] Végèce IV, 37.
[538] Isidore, *Origines* XIX, 1, 12.
[539] *Supra* p. 107.
[540] *Supra* p. 107.
[541] Zosime V, 20.
[542] Claudien, *De VI cons. Honorii*, 132; comparant la fuite d'Alaric avec celle d'un bateau pirate, le poète écrit :

Qualis piratica puppis,
Quae, cunctis infensa fretis, scelerumque referta
Diuitiis, multosque diu populata carinas
Incidit in magnam bellatricem triremem.

On notera au passage que le mot n'est employé que cette seule fois dans Claudien sauf erreur de notre part, et que le terme quadrirème n'apparaît pas.

Philostorgus, XII, 13 : *Salonas urbem Dalmatiae ui ceperunt. Post haec Ardaburius quidem cum naualibus copiis contra tyrannum profectus est . . . Ardaburium uero uiolentus quidam uentus excipiens una cum duabus triremibus in manus tyranni detulit.* Ces événements se passent en 424-425. En revanche, il ne semble pas qu'on doive suspecter le passage où Zosime narre la bataille de 324 qui mit aux prises la flotte de Constantin, armée de triacontores, et celle de Licinius, armée de trières (II, 22).
[543] *Supra* p. 122-123.

Cette brève enquête montre les difficultés que rencontre l'historien, dès lors qu'il doit s'écarter des donnés épigraphiques, infiniment plus précises. L'ambiguïté du vocabulaire littéraire n'est pas nouvelle, à l'époque qui nous occupe, mais elle fait d'autant plus problème que nous n'avons pas d'autres sources pour la contrôler. On voit toutefois que les conclusions qu'on doit tirer d'une absence ou d'une disparition des mots techniques dans les textes, à basse époque, doivent être prudentes : parce qu'on ne dit plus trière ou liburne, il ne faut pas conclure que les vaisseaux longs avaient disparu, et qu'ils étaient, en toutes occasions, remplacés par des navires de charge; la même difficulté se pose d'ailleurs, dès lors qu'on tente d'étudier la marine républicaine, dont on sait pourtant qu'elle comportait des navires longs. De même l'emploi, devenu rare, de mots apparemment plus précis, comme trière, liburne ou dromon, ne doit pas faire illusion.

Il ne faut pas conclure de cette imprécision générale qu'on ne peut rien savoir des réalités du Bas-Empire, même si nos renseignements sont fragmentaires. Plusieurs textes nous invitent, en effet, à penser que la Méditerranée n'était pas, selon, l'expression de C. Courtois, «vide de bateaux de guerre ou presque»[544]. C'est le cas, tout d'abord, du récit de la bataille de 324 entre Constantin et Licinius. En voici l'essentiel dans la traduction qu'en donne F. Paschoud[545] :

«(Constantin) s'avança en direction de Thessalonique, y construisit le port qui n'existait pas auparavant et se prépara de nouveau à faire la guerre à Licinius : on arma (κατεσκευάσθησαν) quelques deux cents navires à trente rameurs (τριακόντοροι) et on rassembla plus de 2.000 transports, une armée de fantassins d'environ 120.000 hommes et 10.000 pour la flotte et la cavalerie[546]; lorsque Licinius apprit que Constantin était en train de s'équiper, il envoya dans toutes les directions des messagers aux provinces en leur prescrivant de mettre à disposition (εὐτρεπεῖς ποιῆσαι κελεύων) des navires de guerre ainsi que des forces d'infanterie et de cavalerie. En grande hâte, les Egyptiens envoyèrent 80 trirè-

[544] *Courtois* p. 225.

[545] Zosime, *Histoire nouvelle*, ed. Les Belles Lettres, trad. de F. Paschoud, 1971 : il s'agit des passages II, 22 à 24.

[546] F. Paschoud explique n. 32 p. 213, que l'expression de Zosime est maladroite : elle signifie certainement qu'il y avait 10.000 hommes pour la marine, et autant pour la cavalerie.

mes, les Phéniciens tout autant, les Ioniens et les Doriens d'Asie 60, les Chypriotes 30, les Cariens 20, les Bithyniens 30 et les Africains 50; l'armée de fantassins était d'environ 150.000 hommes, les cavaliers 15.000; c'étaient la Phrygie et la Cappadoce qui fournissaient ces derniers; les navires de Constantin avaient été mis au mouillage au Pirée; ceux qu'avait Licinius dans l'Hellespont... Quant à Constantin, il fit venir ses navires, qui provenaient de Grèce, dans leur majorité du Pirée... Sa flotte, comme je l'ai dit, avait quitté le Pirée et avait jeté l'ancre en Macédoine; Constantin fait tenir ses ordres aux amiraux et ordonne d'amener les navires au débouché de l'Hellespont. Lorsque la flotte fut arrivée comme il lui avait ordonné, les généraux de Constantin décidèrent de ne livrer bataille qu'avec 80 navires à trente rameurs (μόναις ὀγδοήκοντα τριακοντόροις ταῖς ἄριστα πλεούσαις) possédant d'excellentes qualités de navigation, car l'endroit, du fait qu'il est resserré, n'est pas favorable à un grand nombre de navires, tandis qu'Abantos, l'amiral de Licinius, s'avançait avec 200 navires, plein de mépris pour le petit nombre de bâtiments de l'adversaire et dans l'idée qu'il les bloquerait facilement de tous côtés. Lorsque les signaux eurent été donnés de part et d'autre et que les vigies de proue eurent indiqué la direction de l'attaque les uns contre les autres, les amiraux de Constantin naviguèrent en bon ordre pour assaillir l'adversaire, tandis qu'Abantos cinglait contre l'ennemi avec une grande confusion, lança les uns contre les autres ses navires disposés en formation trop serrée à cause de leur grand nombre et donna ainsi à l'adversaire l'occasion d'en couler et de provoquer toutes sortes de dégâts... Le lendemain, un violent vent du nord s'étant levé, Abantos s'avança hors du port de l'Aiantion et se disposa à combattre sur mer; lorsque les vaisseaux à trente rameurs[547] qui avaient stationné au débouché de l'Hellespont arrivèrent, sur l'ordre des généraux, à Eleous, Abantos, frappé de terreur par le grand nombre de ces navires, hésita à cingler sur l'ennemi». La bataille s'achève pratiquement sans combat, car les navires de Licinius, surpris par un violent vent du sud sont drossés sur la côte et peu en réchappent.

C. Courtois pensait que ce texte montrait précisément la disparition des flottes de guerre au quatrième siècle. Constantin, selon lui, aurait fait construire des bateaux à Thessalonique, ce

[547] Le texte du manuscrit porte πεντηκοντόρων; cf. *infra* p. 590.

qui prouve que les flottes italiennes n'existaient plus, sans quoi l'Empereur d'Occident n'aurait pas manqué de les utiliser. Il affirme, en outre, que contrairement au témoignage de Zosime, Constantin ne disposait que de 80 navires au moment de la bataille, et ajoute: «Comment croire que Constantin, à ce moment décisif pour lui, eut pu se résigner à cette écrasante inégalité, s'il avait eu la possibilité de renforcer sa flotte avec les vaisseaux italiques, qu'aucun danger ne retenait en Occident[548]?» C'est manifestement fausser le récit, car Zosime explique bien que l'utilisation de 80 vaisseaux rapides, seulement, est un choix tactique conscient, et non une nécessité. La meilleure preuve en est que le lendemain, Abantos est assailli par *toute* la flotte de Constantin, soit les 200 vaisseaux amenés du Pirée, ce qui explique l'expression «frappé de terreur par le grand nombre de ces navires», réponse ironique au mépris dont l'amiral de Licinius avait fait preuve la veille devant les forces «réduites» de son adversaire.

Constantin disposait donc bien de forces navales importantes (200 vaisseaux). Reste à savoir s'il les avait fait construire ou s'il les avait fait venir d'Occident. L'expression employée par Zosime peut être prise tant dans un sens que dans l'autre, de sorte qu'il n'y a pas, a priori, moyen de trancher: κατασκευάζειν signifie aussi bien «construire» que «mettre en état de marche». Seule, l'étude générale de la politique navale de la Tétrarchie et du règne de Constantin nous permettra de préciser ce point[549].

Mais ces navires, dira-t-on, n'étaient que de toutes petites embarcations de 30 rameurs, qu'on ne peut guère qualifier du nom de bateaux de guerre, face aux «trières» de Licinius. On a vu toutefois le crédit qu'il fallait apporter à la précision archaïsante de ce vocabulaire de Zosime, que F. Paschoud note d'ailleurs à plusieurs reprises dans son commentaire[550]. Il ne faut donc pas plus prendre au pied de la lettre l'expression «triacontores» que l'expression «trières». Toutefois quelques remarques s'imposent. Le manuscrit de Zosime porte, en effet, en II, 24,1, le mot pentécontores pour désigner les mêmes vaisseaux de Constantin, qualifiés plus haut de triacontores, les deux expression étant également archaïsantes. Toutefois, une contamination a pu se produire, soit dans les sources de Zosime, soit chez l'auteur de l'*Histoire Nouvel-*

548 *Courtois* p. 226.
549 *Infra* p. 636 sqq.
550 Par exemple livre II, notes 23 et 24 p. 204.

le, soit enfin dans la transcription manuscrite. On rétablit en général «triacontore», à la place de pentécontore, mais il s'agit à notre sens d'une erreur. En témoigne le chiffre de 10.000 hommes attribué à la flotte par Zosime, et qui convient parfaitement à l'ensemble des équipages de 200 pentécontores, (200 × 50 = 10.000 hommes). Nous retrouvons ici, par d'autres voies, le raisonnement que nous avions mené à propos de l'origine des dromons : il est fort possible que se cache sous les termes archaïsants de Zosime une réalité nouvelle, c'est-à-dire l'apparition en masse, dans la marine, d'un type de bateau nouveau, dérivé dans ses grandes lignes des navires du Haut-Empire, mais à un seul rang de rames, comme le seront les dromons de Bélisaire, deux siècles plus tard, et encore, pour une part, bon nombre des galères de Léon VI[551]. Il nous faudra bien sûr rechercher les raisons de ce changement.

Quoi qu'il en soit, constatons que ce texte de Zosime, malgré ses difficultés d'interprétation, nous fournit un renseignement fondamental, au demeurant confirmé par les autres sources, malheureusement moins précises, dont nous disposons : la Méditerranée, en ce début du quatrième siècle n'était nullement vide de bateaux de guerre. Nous aurons à revenir sur ce texte, mais retenons d'ores et déjà cet acquis.

Un deuxième point de repère nous est fourni, près de 30 ans plus tard, par les préparatifs de Constance contre Magnence : Julien s'étend en effet, avec quelque emphase, sur les préparatifs navals de l'Empereur contre l'usurpateur, et comparant l'équipement de l'escadre de Constance à celui de la flotte de Xerxès, *topos* littéraire courant, il précise qu'elle la dépassait en nombre et provenait des mêmes régions, enfin, qu'elle fut prête en 10 mois, quand Xerxès avait mis 10 ans[552]. Derrière l'exagération manifeste du panégyriste, se cache tout de même une réalité : l'existence d'une grande flotte, comprenant des vaisseaux longs, et dont l'activité est corroborée par le récit que le même Julien fait des opérations navales : débarquement en Italie du Sud et en Sicile, débarquement inattendu sur les bouches du Pô, en Afrique à partir de l'Egypte, et enfin au pied des Pyrénées pour couper la retraite à l'usurpateur[553].

[551] *Supra* p. 117 sqq.
[552] Julien, *Oratio* I, 35 (Budé) (= Hertlein 53).
[553] *Id*. Hertlein 53 – 47 – 95 – 50.

Si nous laissons de côté les divers renseignements relatifs aux flottes du Rhin et de l'Euphrate, au moment de la geste de Julien, et qui ne concernent pas les flottes méditerranéennes qui seules nous intéressent pour l'instant, nous voyons en 365 Procope se préparer à attaquer Cyzique dont le port, nous dit Ammien, était fermé par une chaîne, *ne rostratae irruerent naues hostiles*[554]. Malgré les dénégations de C. Courtois qui prétendait, sans d'ailleurs avancer d'argument, que ce texte n'était pas probant, on ne saurait le passer sous silence[555].

En 388, lors de l'usurpation de Maxime, Zosime nous apprend que ce dernier avait chargé son *magister equitum* Andragathios de se poster dans l'Adriatique pour faire face à une offensive navale de Théodose provoquée par la demande d'aide de Justine et de Galla, qui s'étaient rendues à Constantinople peu auparavant. L'amiral occidental disposait, nous dit Zosime, de ταχυναυτοῦντα πλοῖα, expression derrière laquelle il est difficile de ne pas reconnaître des vaisseaux longs[556]. Ce passage gênait C. Courtois dans sa démonstration, de sorte que l'épisode paraissait à notre auteur le fruit de l'imagination de Zosime[557]. En réalité, le texte est confirmé par Orose et les *Panégyriques*, de sorte que rien ne permet de le suspecter a priori[558].

Enfin, le même Zosime qui reste décidément, malgré ses imperfections, notre source la plus détaillés en ce domaine, explique, à propos du conflit qui oppose Fravitta et Gainas en 400, que Fravitta disposait de navires de combat, qu'il nomme liburnes[559]. Courtois voyait dans cette incohérence la preuve que le texte de Zosime était suspect[560]. Il faut évidemment dénoncer, une fois de plus, le vocabulaire de Zosime, mais non pas la réalité du fait, confirmé par un fragment d'Eunape, source habituelle de Zosime pour cette époque[561]. Le texte de l'*Histoire Nouvelle* nous parle d'ailleurs de bâtiments portant des éperons[562]. En 424 encore, Phi-

554 Ammien XXVI, 8, 8.
555 *Courtois* p. 235-236.
556 Zosime IV, 46.
557 *Courtois* p. 236-237.
558 Orose *Hist.* VII, 35, 3 et *Panég.* XII, 30, 2 et 34, 1, cités par F. Paschoud, livre IV, note 192 p. 422, avec le récit de l'épisode.
559 Zosime V, 20.
560 *Courtois* p. 236.
561 Eunape, *FHG* IV, p. 49 fr. 81, cité par Courtois lui-même!
562 Zosime V, 21.

lostorgue évoque la présence de trières dans la flotte d'Ardabur : derrière l'anachronisme probable du mot, il faut sans doute retenir la présence réelle de vaisseaux longs[563].

Ces exemples, dira-t-on, sont peu nombreux; mais on aura remarqué que nous avons choisi ceux qui prêtaient le moins à contestation, dans la mesure où la présence de galères y était expressément attestée; il existe en outre une foule de textes qui narrent des expéditions navales, mais avec un vocabulaire plus vague, dont on ne peut dire pourtant, on l'a vu, qu'il ne puisse s'appliquer à des navires de guerre. Si l'on veut toutefois ne considérer que le nombre de nos témoignages, on pourra le comparer à celui des opérations du second siècle connues par les seuls textes littéraires, en Méditerranée : sauf erreur de notre part, on ne pourrait guère citer que le texte de Dion Cassius qui relate le siège de Byzance[564]. On peut y ajouter, si l'on veut, une mention très peu explicite d'Eusèbe, qui se place au moment de la répression, en Cyrénaïque, de la révolte juive, par Q. Marcius Turbo (mais le texte ne parle pas expressément de bateaux longs, même si l'hypothèse est probable)[565], et enfin, en Mer Noire, la présence de bateaux de guerre, attestée par le *Périple* d'Arrien[566]. C'est fort peu pour une époque où la marine romaine était à son apogée! On ne conclura donc pas des exemples que nous avons donnés pour le quatrième siècle, peu nombreux mais clairs, que les flottes de guerre avaient disparu de la Méditerranée à cette époque.

Une administration maritime?

Si l'existence des bateaux de guerre dans les ports méditerranéens pendant le quatrième siècle, ne peut, en définitive, être niée, ceux-ci étaient-ils dispersés un peu partout dans l'Empire, ou regroupés, comme sous le Principat, en escadres organisées et structurées? Autrement dit, y avait-il encore une administration de la marine?

C. Courtois prétendait qu'il n'en était rien. Il était évidemment gêné, dans sa position, par la mention, dans la *Notitia Dignitatum*, de *praefecti classis*, non seulement pour les flottes fluviales, mais

[563] Philostorgue XII, 13.
[564] Dion LXXV, II, 3.
[565] Eusèbe IV, II, 2-6.
[566] Arrien, *Périple* 6.

aussi pour les trois escadres méditerranéennes mentionnées dans ce texte : celle d'Aquilée et surtout celle de Ravenne et de Misène[567]. C. Courtois pensait résoudre la difficulté en affirmant que ces officiers n'avaient plus alors de véritable fonction militaire, et qu'ils portaient désormais des grades vides. Il en voulait pour preuve le fait que le préfet de Ravenne avait aussi la *cura* de la cité, (*praefectus classis Rauennatium, cum curis eiusdem ciuitatis, Rauennae*) et qu'il était donc devenu une sorte de préfet de la ville, fonctionnaire civil et non plus militaire[568].

Cette position est malheureusement peu défendable. Elle est de toute façon contradictoire, dans la conception même de C. Courtois, avec l'idée que seules avaient une réelle valeur militaire les flottes fluviales ou lacustres, elles aussi commandées par des *praefecti*, dont l'un, celui de Côme, était aussi en charge de la cité du même nom. On ne peut nier toute véracité à une partie du texte mais accepter que les mêmes termes aient une autre signification quelques lignes plus loin.

Au demeurant, les sources épigraphiques, quoique devenues fort rares, nous permettent de conclure que la fonction de préfet des flottes de Ravenne et de Misène n'avait pas subi d'interruption depuis le milieu du troisième siècle. Le dernier préfet connu, au troisième siècle est M. Cornelius Octavianus, qui selon H.-G. Pflaum, exerça sa charge de commandant de la flotte de Misène vers 258-260[569]. La préfecture des flottes centrales n'a pas été remplacée par des commandements extraordinaires, semble-t-il : nous connaissons certes un *praepositus* de la *Classis Misenensis*, L. Artorius Castus, que C. Starr plaçait sous le règne de Valérien ou de Gallien[570], mais que H.-G. Pflaum a justement daté du règne de Commode[571]. Nous connaissons aussi un *tribunus liburnorum* dans une inscription de Stara Zagora en Bulgarie. D'après la restitution de A. von Domaszewski, qui a le premier publié l'inscription, le bénéficiaire, Traianus Mucianus, ex-soldat auxiliaire passé dans la légion, ex-primipile, venait d'être préfet de deux légions quand il fut *tribunus liburnorum*. Il exerça immédiatement après, en tant

[567] *Notitia Dignitatum, Occ.* XLII, 4, 7, 11.
[568] *Courtois* p. 229.
[569] *CIL* VIII, 12296 et 21000; *AE* 1907, 4; Pflaum, *Carrières* n° 347 bis, p. 905 sqq. avec la bibliographie complémentaire.
[570] *CIL* III, 1919 (= 8513 = *Dessau* 2770). *Starr* p. 196.
[571] Pflaum, *Carrières* n° 196 p. 535-537.

que *praepositus*, le commandement d'un corps de Maures et d'Osrhoéniens avant de devenir ducénaire[572]. Ce titre de *tribunus liburnorum* ne peut donc, à notre avis, avoir la même importance que celui de préfet ducénaire d'une flotte prétorienne[573]; on conclura d'autant moins avec A. von Domaszewski que ce grade a remplacé celui de *praefectus classis praetoriae Misenatium* ou *Rauennatium*, qu'on connaît encore un préfet sur une inscription datée de 302 (*CIL* X, 3343), puis une autre inscription, sans doute du quatrième siècle, trouvée à Misène[574] : *Schola armatur(arum)/ Fl(auio) Mariano u(iro) p(erfectissimo), praef(ecto) classis et curatori/ reip(ublicae) Misenatium, cuius/ nobis argumentis/ ponte(m) ligneum, qui per/ multo tempore uetustate/ conlapsus adque destitu/tus fuerat, per quo nullus/ hominum iter facere/ potuerat, prouidit, fecit/ dedicauitque, ob meritis eius/ honestissimus ordo digno/ patrono.*

L'intérêt de cette inscription est tout d'abord de nous montrer qu'il existait encore au quatrième siècle, probablement à la fin de la dynastie des seconds Flaviens ou peu après (en témoigne l'onomastique du bénéficiaire), un préfet de la flotte de Misène qui a perdu ici son titre de *praetoria*[575]. Nous pouvons donc constater la permanence d'une institution qui remonte au Principat et dont les divers témoins épigraphiques que nous avons cités jalonnent l'existence de la fin du troisième siècle au milieu du quatrième, et très certainement, au début du cinquième, si l'on ajoute le témoignage de la *Notitia Dignitatum*, qui se trouve ainsi revalorisé. En outre, l'inscription de Flauius Marianus nous montre que la *cura* de Ravenne, qui inquiétait tant C. Courtois, n'était pas, au Bas-Empire, un phénomène isolé : outre le cas de Côme déjà cité, nous pouvons ajouter ici un troisième exemple puisque le préfet de Misène était en même temps curateur du municipe. G. Susini, étudiant une inscription de Sarsina, a voulu montrer, dans le cas de Ravenne, que c'était en réalité *Classe* qui était administrée par le

[572] A. von Domaszewski, *Die Rangordnung des römischen Heeres*, ed. révisée par B. Dobson, *op. cit.* p. 185 sqq. = *Dessau* 9479. *Tribunus liburnorum* est une restitution pour τριβ. λι[β]ουρ[ν].

[573] Pflaum, *Carrières* p. 876-878 rapproche à juste titre le poste de *praepositus* des cavaliers Maures et Osrhoéniens d'une charge semblable exercée par un anonyme qui fut ensuite préfet d'une flotte provinciale sexagénaire (n° 336). Voir aussi *Kienast*, p. 38-39, qui expose une opinion semblable à la nôtre.

[574] *CIL* X, 3344 = *Dessau* 5902. Voir Martindale-Jones, *PLRE* s. v. *Supra* p. 192.

[575] Voir *infra* p. 637.

préfet, depuis d'ailleurs le tout début de l'Empire[576]. A. Degrassi n'a pas eu de peine à réfuter cette hypothèse, en prouvant que le préfet de Ravenne était *curator* de la ville même de Ravenne à côté de magistrats municipaux, mal connus dans la grande cité de l'Adriatique, mais attestés à Misène (*duouiri*)[577]. Or on sait bien, aujourd'hui, que l'institution des *curatores ciuitatis* remonte à l'époque de Trajan[578]. Ces divers témoignages se confortent mutuellement, et montrent que les *praefecti classis* du Bas-Empire n'exerçaient pas des fonctions différentes de celles qui étaient les leurs sous le Principat. On ne peut donc prétendre que les titres des préfets de la flotte sont désormais vidés de leur sens dans la *Notitia*. Nous avons réellement trace ici d'une organisation et d'une administration navale au Bas-Empire.

Quant aux *tribuni*, dont nous avons vu un exemple dans l'inscription de Stara Zagora, on les a parfois rapprochés d'une mention de Végèce qui écrit : *Sub quibus* (i. e. *praefectis*) *erant deni tribuni per cohortes singulas constituti*[579]. On doit en outre, signaler le récit que fait Ammien de la campagne Perse de Julien, au cours de laquelle la flotte est dirigée par un *tribunus* et un comte : «*Dumque hos adloquitur, Xerxis illius potentissimi regis instar classis aduenit, tribuno Constantiano cum comite Lucilliano ductante*»[580]. Zosime emploie le mot ναυάρχος[581], terme vraisemblablement archaïsant une fois de plus, mais qui traduit le fait que les deux officiers commandent en chef. On peut enfin ajouter, avec D. Kienast, un tribun signalé dans la flotte d'Egypte au quatrième siècle par un papyrus[582]. Faut-il donc penser à l'existence d'une nouvelle organisation navale depuis la moitié du troisième siècle, dans laquelle, sous les préfets, qui on l'a vu, restent à leur poste, apparaîtraient des *tribuni*?

[576] G. Susini, *La communità di Classe e l'amministrazione romana di Ravenna, Felix Ravenna*, 1960 p. 100-105.

[577] A. Degrassi, *Il supposto municipio di Classe e l'amministrazione di Ravenna. Synteleia Vincenzo Arangio-Ruiz*, Napoli, 1964 p. 588-584. Sur les *duouiri* de Misène, *CIL* X, 3678 (*Dessau* 5689).

[578] Cf. Cl. Lepelley, *Les cités de l'Afrique romaine au Bas-Empire*, Paris, 1979, 1, p. 168.

[579] Végèce IV, 32.

[580] Ammien XXIII, 3, 9. Voir le commentaire que donne de ce passage J. Fontaine (ed. *Les Belles Lettres*) t. IV p. 32 n. 69 et 70 avec renvoi au t. I, n. 36.

[581] Zosime III, 13, 5.

[582] *PSI* 1424, cité par *Kienast* p. 39 n. 42.

V. Chapot estimait déjà que le quatrième siècle avait vu une nouvelle organisation, en rapprochant le passage de Végèce de celui d'Ammien Marcellin. Mais pas plus que O. Fiebiger, il ne connaissait alors l'inscription de Stara Zagora et ne pouvait conforter son opinion par un support épigraphique[583]. D. Schenk et E. Sander ont voulu voir dans ces tribuns soit des officiers des *legiones classicae*, soit des commandants des marins casernés à Rome, mais ces opinions ne résistent pas à l'examen; les *legiones classicae* ne font pas partie de l'organisation navale et les tribuns en question sont bien notés comme officiers de la flotte par Végèce[584]. Le rapprochement de ces diverses mentions de *tribuni* dans les textes épigraphiques, littéraires ou papyrologiques est donc, à notre avis, significatif; il est probable qu'il faut voir dans ces *tribuni* des officiers de la flotte subordonnés aux préfets, pouvant, si l'on en croit l'inscription de Stara Zagora, provenir de l'armée de terre; nous aurions là la preuve que l'intégration entre la marine et l'*exercitus*, sensible à la fin du second siècle et au début du troisième[585], s'est poursuivie, au moins pendant un temps. On aimerait toutefois avoir plus de renseignements[586].

Il y avait donc, croyons-nous, une administration navale au quatrième siècle. Nos connaissances à se sujet, sont, il est vrai, fort minces et fort fragmentaires. Mais en savons-nous en réalité bien davantage sur l'organisation navale du Haut-Empire, malgré l'abondance relative de nos sources épigraphiques? Si nous connaissons assez bien le cursus des préfets, nos renseignements s'arrêtent pratiquement là, et nous avons vu les difficultés rencontrées pour interpréter des grades apparemment aussi simples que centurion ou triérarque. Le caractère fragmentaire de notre documentation sur l'administration navale du Bas-Empire ne doit donc pas nous conduire, là non plus, à nier son existence, quand l'ensemble de nos sources convergent pour démontrer le contraire.

Les silences de la Notitia Dignitatum

Il reste à expliquer toutefois une difficulté de taille : pourquoi, si l'on admet l'existence des flottes de guerre en Méditerranée au

[583] V. Chapot, *La flotte, op. cit.* p. 131 ; Fiebiger *op. cit.* p. 363.

[584] D. Schenk, *Die Quellen, art. cit.* p. 72 ; E. Sander, *Die Quellen* ... p.158. Sur tout ce passage, voir le bon commentaire de *Kienast* p. 39 n. 42.

[585] *Supra* p. 546.

[586] Sur les δεκανοί *supra* p. 542.

quatrième siècle, n'en a-t-on plus guère de trace dans le texte de la *Notitia Dignitatum*, au moins dans la partie orientale de l'Empire? Cette question, incontestablement embarrassante n'a jamais, à notre connaissance, reçu de réponse, peut-être parce que l'étude de la marine tardive n'a guère suscité l'intérêt. D. Kienast, dans son ouvrage sur les flottes, ne semble pas se l'être posée, mais cette lacune affaiblit incontestablement la solidité de sa thèse.

Les parties «navales» de la *Notitia* présentent le même type d'organisation militaire que la composante terrestre, c'est-à-dire un système limitaire doublé, en profondeur, par une force de manœuvre. Les escadres fluviales sont en effet intégrées dans le dispositif de défense frontalière, *sub dispositione uiri spectabilis ducis* (*Moesiae, Daciae, Pannoniae* etc....)[587]. En revanche, les flottes de Ravenne, d'Aquilée, de Misène, ainsi que celles de l'axe Rhône/Saône/Seine[588], dépendent du *magister militum praesentalis a parte peditum*[589], en Occident, alors que la *Notitia* orientale reste muette sur la présence éventuelle de forces navales identiques.

A la lumière de cette remarque, une première conclusion s'impose : la marine a subi, au Bas-Empire, une évolution, sinon identique, du moins parallèle à celle de l'armée de terre; les escadres fluviales, comme les troupes du *limes*, sont désormais fixées sur un secteur de la frontière, et morcelées en flottilles multiples; celles-ci ont pris la place des grandes unités navales du Haut-Empire, qui, telle la *Classis Moesica*, pouvaient intervenir sur de vastes portions du fleuve, voire en haute mer[590]. Eparpillées, les diverses escadres fluviales du Bas-Empire s'intègrent désormais dans des dispositifs purement locaux qui associent la marine et l'armée de terre.

Les flottes méditerranéennes en revanche sont par nature plus mobiles. Si nous laissons de côté, en effet, parmi les forces qui sont à la disposition du *magister militum*, les flottilles de Gaule qui constituent, on le verra, un cas particulier[591], les trois escadres de Misène, d'Aquilée et de Ravenne, ne sont pas intégrées dans un dispositif local de défense : la *Notitia Dignitatum*, il est vrai, les

[587] *Notitia Dignitatum*, *Occ.* XXXIII, 50-52, 55-56; XXXIII, 28, 42-43; XXV, 32; *Or.* XXXIX, 35; XL, 36; XLI, 38-39; XLII, 42-43.

[588] Voir *infra* p. 628 sqq.

[589] *Id. Occ.* XLII.

[590] *Supra* p. 569.

[591] *Infra* p. 628 sqq.

mentionne dans la province où elles sont géographiquement basées, et C. Courtois en tirait argument pour penser que leur rayon d'action était désormais limité et leur rôle réduit à la défense des côtes[592]. Toutefois, les textes littéraires que nous avons cités montrent que les flottes militaires de cette époque naviguaient encore en haute mer. Au demeurant, une escadre a besoin d'un port d'attache, et il est normal que la *Notitia* cite celui-ci, comme les diplômes militaires du Haut-Empire parlaient de la *Classis quae est Miseno* ou *Rauennae*, sans qu'on doive en conclure que ces forces navales étaient exclusivement réservées à la défense de Misène et de Ravenne[593]. On ne peut certes comparer ces flottes de haute mer avec les troupes de l'armée de manœuvre, ne serait-ce qu'en raison de leur profonde inégalité juridique et numérique; toutefois, la partition qui affecte l'armée de terre du quatrième siècle nous semble exister aussi dans la marine occidentale, même si on ne l'a guère remarqué jusqu'à présent.

Comment expliquer, dans ces conditions, que la *Notitia* orientale ne laisse pas apparaître une telle organisation, alors que, nous l'avons vu, divers textes font penser que l'empereur de Constantinople disposait lui aussi de forces navales non négligeables[594].

On pourrait penser que la *Notitia* donne de la situation orientale une image qui correspond à la réalité des premières années du cinquième siècle, et que la marine, encore active sous Constance ou sous Julien, avait disparu 50 ans plus tard[595]. Cette explication ne nous semble toutefois pas cohérente avec les données littéraires qui mentionnent encore en 400 les péripéties navales qui

592 La *Notitia Occ.* XLII mentionne, en effet, les flottes de la façon suivante : 3 *in prouincia Venetia inferiore*; 5 *in prouincia Flaminia*; 8 *in prouincia Liguria*; 10 *in prouincia Campania*, suivi du nom de la flotte et du port d'attache.

593 *CIL* XVI, 1, par exemple.

594 *Supra* p. 590-591.

595 Nous n'entrerons pas ici dans les controverses nombreuses sur la date de rédaction de la *Notitia*; la recherche actuelle s'accorde à penser que le noyau du texte remonte à l'époque de Théodose I, et a été mis à jour jusque vers 425/429. Cf. D. Hoffmann, *Das spätrömische Bewegungsheer und die Notitia Dignitatum*, Düsseldorf, 1970. G. Clemente, *La Notitia Dignitatum*, Cagliari, 1968, p. 359 (début sous Théodose, avec noyau principal sous Stilichon). Cf. aussi E. Demougeot, *La Notitia Dignitatum et l'histoire de l'Empire d'Occident au début du cinquième siècle, Latomus* XXXIV, 1975, p. 1079-1134. R. Goodburn, P. Bartholomew ed. *Aspects of the Notitia Dignitatum, BAR*, int. ser. 15, 1976, pour ne citer que les plus récentes recherches.

opposent Fravitta et Gainas, ou celles de 424 entre Ardabur et Aspar, sans parler des tentatives de reconquête de l'Afrique en 468, expédition qui comprenait sûrement des navires de guerre[596].

Remarquons tout d'abord qu'une partie du système, tel qu'il existe en Occident, apparaît aussi dans la *Notitia* orientale : les forces fluviales à la disposition des ducs de Scythie, de Mésie seconde ou première, et de Dacie ripaire, sont en tout point comparables à celles qui dépendent des duchés occidentaux de Pannonie seconde ou première, de Valérie ou de Norique[597]. Elles sont de la même manière morcelées et intégrées dans un système défensif local. Manquent en revanche, en Orient, les forces de haute mer qui sont, en Occident, à la disposition du *Magister militum*.

Il convient de rappeler ici que l'ensemble des escadres qui dépendent du maître des milices occidentales est regroupé dans le chapitre XLII de la *Notitia Dignitatum* sous le titre : *item praepositurae magistri militum praesentalis a parte peditum*. Nous savons par trois constitutions de 415 et 424, relatives à l'*officium* du questeur, que les *praepositurae*, les *tribunatus* et les *praefecturae* qui dépendaient autrefois du questeur ont été, à une date non précisée, usurpées par le maître des milices[598]. Or ces dignités, comme ces constitutions nous l'apprennent, sont inscrites sur le *latercu-*

[596] Zosime V, 20-23; Philostorgus XII, 13; sur la tentative de reconquête de 468, *infra* p. 651-652.

[597] *Infra* p. 632.

[598] *Code Théodosien*, I, VIII

1 – *Impp. Honorius et Theodosius A. A. Florentio magistri militum.*

Viro illustri, quaestore Eustathio suggerente, cognouimus per innouationem quorundam a minore laterculo praeposituras fuisse sublatas, quod iam in alteram consuetudinem deriuatum ex integro reuocare noluimus. Quadraginta uero praeposituras minori laterculo pro infra scripta instructione eius restitui praecepimus ut de scrinio memoriae de cetero emittantur, obseruato sublimitatis tuae officio ut nihil de memoratu numero sibi usurpet, quo pro parte habeat inconcussum, quod contra rationem fuerat immutatum (415)

2 – *Imp. Theodosius A. Sallustio, uiro illustri, comiti et quaestori, laterculi curam totius scias ad tuae sublimitatis sollicitudinem pertinere ita, ut tuo arbitratu ex scrinio memoriae totius minoris laterculi dignitates hoc est praepositurae omnes tribunatus et praefecturae iuxta consuetudinem clementiae meae auctoritate deinceps emittantur* (424)

3 – *Idem A. Helioni Comiti et Magistro Officiorum. Omnes minoris laterculi dignitates, quae cura quidem ac sollicitudini uiri illustris quaestoris antea uidebantur, postea uero uel uniuersae uel mediae ad magistrorum militum potestatem dispositionemque transierant, placuit nunc clementiae meae uetusti temporis more renouato ad prisca deinceps iura reuocare.*

lum minus, liste qui apparaît dans certains chapitres de la *Notitia* orientale, sous la formule «*et quae de minore laterculo emittuntur*»[599], alors que la partie occidentale de la *Notitia* ignore l'existence du *laterculum minus*. Toutefois, la vignette où sont enluminés les insignes du primicier des notaires occidentaux porte le mot de *laterculum maius*, ce qui tend à prouver qu'il existait aussi en Occident un *laterculum minus*[600]. Il s'agit de savoir pourquoi celuici n'est pas mentionné dans les chapitres occidentaux de la *Notitia*.

Le problème n'a pas échappé à la sagacité de S. Mazzarino, dont les heureuses conclusions ont été reprises par G. Clemente, dans son étude de la *Notitia*[601]. S. Mazzarino remarque, en effet, qu'entre 372 et 409, l'ordre hiérarchique entre le questeur et le maître des offices s'est inversé au profit de ce dernier[602]. C'est probablement dans le courant de cette période que le *magister militum* a usurpé la collation des dignités inscrites sur le *laterculum minus*, profitant du déclin qui affectait le questeur. Pour S. Mazzarino, cette réforme est probablement due à l'influence décisive de Stilichon lorsqu'il gouvernait les deux *partes imperii*, soit en 400-401; on sait d'ailleurs combien Stilichon voulait renforcer le pouvoir du maître des milices, et ce n'est qu'après sa chute que le questeur récupéra le *laterculum minus*.

Le chapitre XLII de la *Notitia* occidentale comprend exclusivement des *praepositurae*, des *tribunatus* et des *praefecturae*, dont celles des flottes; or son lemme, *item praepositurae*, situé à la fin de la partie occidentale de la *Notitia*, est en tout point parallèle à ceux qui, en Orient, introduisent les dignités du *laterculum minus*, «*et quae de minore laterculo emittuntur*». Nous partagerons donc la conclusion de S. Mazzarino, pour qui le chapitre XLII de la *Notitia* occidentale donne très certainement la liste des dignités du *laterculum minus*.

Il s'ensuit, par voie de conséquence, que les commandements des flottes, confiés, on l'a vu, à des *praefecti*, sont inscrits sur le

599 *Notitia, Or.* XXVIII, 23 sqq.; XXXI, 42 sqq.; XXXII, 32 sqq.; XXXIII, 29 sqq.; XXXIV, 31 sqq.; XXXV, 26 sqq.; XXXVI, 31 sqq.; XXXVII, 24 sqq.; XXXVIII, 20 sqq.; XL, 37 sqq.

600 *Notitia, Occ.* XVI.

601 S. Mazzarino, *Stilichone, la crisi imperiale dopo Teodosio*, Rome 1942, p. 168 sqq. G. Clemente, *op. cit.* p. 359-383.

602 *Code Théodosien* VI, 9, 1 (372); et XI, 18, 1 (409) Cf. Mazzarino, *op. cit.* p. 172.

laterculum minus. Or, dans les chapitres orientaux de la *Notitia*, la mention des dignités du *laterculum minus* n'apparaît pas de façon systématique mais occasionnelle, pour une raison qui nous échappe. On la trouve dans l'énumération des forces du Comte d'Egypte, des ducs de Thébaïde, de Phénicie, de Syrie, de Palestine, d'Osrhoène, de Mésopotamie, d'Arabie, d'Arménie et de Mésie seconde, c'est-à-dire sur toute la frontière orientale, alors qu'elle manque sur la frontière danubienne, sauf en Mésie seconde. Il s'agit donc, en Orient, d'un rajout non systématique, peut-être d'une mise à jour qui n'a pas affecté – sauf exception – les autres parties du *limes* ni, non plus, le commandement de l'armée de manœuvre. La comparaison avec le système occidental nous apprend, en effet, que le maître des milices n'avait pas que des troupes *comitatenses* à sa disposition, mais qu'il exerçait aussi son autorité directe sur des soldats de statut très inférieur comme des lètes,... ou des marins. Ce renseignement important nous est fourni par hasard en Occident par le rajout du chapitre XLII de la *Notitia*, de même qu'en Orient nous apprenons, occasionnellement, l'existence de troupes identiques aux ordres des ducs frontaliers, ce que la partie occidentale ne révèle pas. On touche ici du doigt les problèmes de l'établissement de cet album des dignités de l'Empire, dont G. Clemente a, dans une heureuse hypothèse, reconnu l'existence[603].

Dans ces conditions, puisque des textes littéraires attestent la présence, en Orient, de forces navales, rien ne nous interdit de penser que ces escadres, inscrites sur le *laterculum minus* ne sont pas citées dans la *Notitia* peut-être parce que la mise à jour n'a pas été achevée. Les difficultés que constituaient le silence du texte nous paraissent ainsi levées : dès lors qu'on croyait, avec C. Courtois, que la *Notitia Dignitatum* donnait un tableau « abusivement chargé » des forces de l'Empire, il paraissait incohérent de supposer l'existence d'unités non citées dans le texte; si nous considérons, en revanche, que la *Notitia* présente une liste *incomplète* des troupes, puisque celles qui figurent sur le *laterculum minus* en sont parfois absentes, l'obstacle que présentait le mutisme de la *Notitia* pour notre démonstration disparaît.

Il reste à savoir de qui pouvaient dépendre les flottes de haute mer en Orient. Le silence de la *Notitia* dans les listes des duchés

[603] G. Clemente, *op. cit.* p. 359-383.

orientaux, qui justement mentionnent les listes du *laterculum minus* nous indiquent, ou que ces duchés n'avaient pas de flotte à leur disposition-ce qui pose le problème de la disparition des escadres de Syrie et d'Egypte-ou que les ducs n'avaient pas autorité sur les marins, hormis ceux des fleuves frontaliers, comme c'est le cas sur le Danube. En revanche, la comparaison avec la situation occidentale nous invite à penser que les maîtres des milices étaient probablement à la tête des forces navales. Pourraient en témoigner aussi, à notre sens, deux constitutions :

– La première sous le titre «*De lusoriis Danuuii*», datée de 412, est adressée au maître des milices de Thrace. Elle concerne l'entretien des *lusoriae* du *limes* de Mésie et de Scythie. Le soin de s'occuper des navires est confié au duc du secteur concerné, *sous le contrôle du maître des milices de Thrace*, qui est le supérieur hiérarchique des ducs frontaliers, y compris pour les affaires navales[604].

– La seconde constitution, de l'époque de Justinien, est adressée à Bélisaire, maître des milices d'Orient, à qui est confié le soin d'organiser une escadre de dromons à *Septem* (Ceuta)[605]. Dans les deux cas, c'est le maître des milices qui, comme en Occident au début du cinquième siècle, a autorité pour s'occuper des affaires navales. Il est aussi probable que les escadres méditerranéennes de la *pars Orientis*, qui, sauf sur le bas Danube, n'étaient sans doute pas soumises aux ducs, puisque ceux-ci avaient une compétence essentiellement frontalière, étaient en réalité sous le commandement des maîtres des milices régionaux[606].

La question qui se pose à nous, à ce stade du raisonnement, est évidemment de déterminer où étaient basées les escadres

[604] *Code Théodosien* VII, 17,1.

[605] *Code Justinien* I, 27, 2, 1.

[606] Pour la réforme qui a superposé, en Orient, les maîtres des milices *praesentales* aux maîtres des milices régionaux, tout en laissant une très large autonomie opérationnelle à ces derniers, alors qu'en Occident le maître des milices *a parte peditum* a considérablement renforcé son pouvoir, voir D. Hoffman, *Der Oberbefehl des spätrömischen Heeres im 4. Jahrhundert nach Chr. Actes du IXe Congrès international d'études sur les frontières romaines*, Cologne, Vienne, 1974, p. 381-397. Une Nouvelle de Théodose II, datée de 443 et adressée au maître des offices, Nomus, concerne l'équipement du *limes* et des *lusoriae* (Nov. Théod. XXIV). La qualité du destinataire peut paraître étrange, mais cette anomalie est sans doute due à la puissance personnelle de Nomus à cette époque.

orientales, ce que la *Notitia*, à la différence de ce qui se passe pour les chapitres occidentaux, ne permet pas de préciser. Le silence de nos sources constitue ici un obstacle presque insurmontable, que rompt seulement, mais de façon très imparfaite, la constitution de 369, relative aux tâches de la *Classis Seleucena*[607].

Pour C. Courtois, ce texte ne concernait pas une flotte militaire, mais une flotte civile, destinée à curer l'Oronte et confiée, pour cette raison, à un fonctionnaire civil, le préfet du prétoire. Les *classici* du texte devaient donc être, à son avis, des matelots de commerce[608].

Ce dernier point nous paraît pour le moins contestable, car s'il est vrai que le mot *classis* peut désigner indifféremment une flotte de guerre ou une flotte de commerce, l'emploi du mot *classicus* paraît strictement réservé à un usage militaire, et l'article afférent du *Thesaurus linguae latinae* est formel à cet égard. Le mot est d'ailleurs un cas unique dans le *Code Théodosien*, qui emploie par contre, pour désigner les matelots de commerce, le mot *nauta* à maintes reprises[609]. Ces considérations excluent, à notre sens, que cette constitution concerne une flotte de transport.

Au demeurant, les termes mêmes de la loi montrent que le personnel concerné est militaire. Il s'agit ici, en effet, de compléter les effectifs de la flotte avec les *incensiti* et les *adcrescentes*. Ces deux termes reviennent à d'autres reprises dans le *Code Théodosien*, notamment dans une constitution qui concerne les recrues (*De tironibus* VII, 13, 7, 3), presque de la même époque (375). Il s'agit dans ce cas de remplir les vides laissés par les exemptions fiscales dans la levée des soldats; pour ce faire, on enrôle les *incensiti*, c'est-à-dire ceux qui n'ont pas été recensés dans les registres fiscaux, et les *adcrescentes*, personnes qui ne sont pas sur une liste de service actif, mais qui peuvent être appelées pour combler les vides dans le recrutement[610]. Il s'agit donc clairement de personnel militaire.

On ne s'étonnera pas que notre constitution de 369 soit adressée au préfet du prétoire, fonctionnaire civil certes, mais qui avait

[607] *Code Théodosien* X, 23,1.

[608] *Supra* p. 576.

[609] Cf. O. Gradenwitz, *Heidelberger Index zum Theodosianus*, Berlin, 1925, s.v. *nauta*.

[610] Voir les gloses, à notre sens pertinentes, de Pharr.

gardé la haute main sur le recrutement, comme le montrent clairement les diverses constitutions du *Code Théodosien* VII, 13, *De tironibus*, toutes adressées à ce fonctionnaire[611]. C'est d'ailleurs la seule tâche que notre constitution adresse au préfet du prétoire : contrairement à ce qu'affirmait C. Courtois, la *Classis Seleucena* n'est pas mise à la disposition *opérationnelle* du préfet du prétoire, mais à celle du comte d'Orient. G. Downey, qui a consacré à ce fonctionnaire un mémoire, situe son apparition en 335, à la place du Vicaire d'Orient. Le rang de ce comte devait être naturellement supérieur à celui d'un simple vicaire, comme il apparaît encore dans la *Notitia*. Un texte de Malalas (XIII, p. 318-319, Bonn) qui décrit son installation à Antioche, nous apprend qu'il succédait à un *delegator* nommé pour la guerre contre les Perses, et chargé très certainement du ravitaillement. Pour G. Downey, l'apparition d'un Comte, supérieur en rang à un simple vicaire, est probablement liée aux nécessités de la guerre. On sait d'ailleurs que Constantin procéda de façon identique en d'autres régions[612]. La correspondance de Libanius montre que, lorsque Constance prépare ses opérations contre les Perses en 358-359, Domitius Modestus, *comes Orientis*, est fréquemment en Mésopotamie, occupé sans doute au ravitaillement de l'armée[613].

Est-il dès lors si surprenant que la *Classis Seleucena* soit confiée à un officier, civil certes, mais qui jouait un rôle dans la logistique de l'armée d'Orient? Remarquons tout d'abord que les flottes mentionnées dans notre constitution de 369 ne sont pas *normalement* à la disposition du comte d'Orient, sans quoi on n'éprouverait pas le besoin de les y placer : il s'agit d'une délégation pour ordre peut-être temporaire. La mission qui leur est confiée est multiple : curer l'Oronte sans doute (*purgare Orontem*)[614], ce qui est une tâche parfois confiée aux militaires, comme

[611] Cf. aussi W. Ensslin, *Praefectus praetorio*, PW 22, 2467.

[612] Cf. A. H. M. Jones, *The Later Roman Empire* I, p. 105.

[613] G. Downey, *A study of the comites Orientis and the consulares Syriae*, diss. Princeton, 1939. Id. *A history of Antioch in Syria, from Seleucus to the Arab conquest*. Princeton, 1961, p. 335. E. Demougeot, *De l'unité* ... p. 504; cf. PW IV, 1, 2, 1932 c. 1695-1701. R. Rémondon, *Revue historique*, 1955 p. 21-38. J. Rougé, *L'histoire Auguste et l'Isaurie, art. cit. infra* p. 616.

[614] Les manuscrits portent *Orientem*, tout comme le manuscrit du *Code Justinien* XI, 13, 1. On voit mal, toutefois, quel sens aurait l'expression *purgare Orientem* qui est peut-être une contamination avec l'expression *Orientis Comiti* de la fin du texte.

le montre un papyrus de 80-87, relatif au port d'Hormos[615]; quant aux autres nécessités que mentionne la constitution de 369, que sont-elles? Bien qu'elles ne soient pas précisées, il est aisé de le supposer, s'il est vrai que le comte d'Orient jouait un rôle dans le ravitaillement de l'armée, tâche qui, on le sait, est fréquemment celle de la marine[616].

Ce texte du code Théodosien nous paraît donc parfaitement cohérent avec l'image d'une force navale constituée. Le terme même de *Classis Seleucena* milite en faveur d'une filiation avec la *Classis Syriaca* du Principat, le nom géographique local l'emportant souvent, au Bas-Empire, sur l'ancienne appellation. Quant aux autres escadres que mentionne la constitution, il est bien difficile de les situer : peut-être s'agit-il de flottilles éparpillées dans différents ports, et sans doute faut-il compter parmi elles les forces navales d'Egypte, dont plusieurs *papyri* semblent encore attester l'existence vers cette époque ou peu après[617]. On ne saurait malheureusement être plus précis.

La crise du troisième siècle

Les pages précédentes ont montré l'existence, au Bas-Empire, d'une marine militaire dont la disparition, acceptée par presque tous les historiens, nous paraît devoir être désormais contestée. Il est bien évident, toutefois, qu'on ne saurait concevoir comme un tout invariable cette longue période qui s'étend du règne des Sévères au milieu du cinquième siècle, terme chronologique de notre enquête : en matière navale aussi, la politique romaine a subi pendant ce temps des variations importantes qu'il convient maintenant d'examiner.

La situation en Méditerranée vers le milieu du troisième siècle

Dès le règne de Sévère Alexandre, il semble qu'on assiste à une reprise de la piraterie en Méditerranée :[618] un certain Aelius

[615] R. Fink, *Roman Military records on papyrus, op. cit.* n° 10.

[616] *Supra* p. 370 sqq.

[617] *PSI* 1424 et peut-être *P. Oxy.* 1331.

[618] A. von Domaszewski, *Die Piraterie im Mittelmeer unter Severus Alexander, art. cit.*

Alexander est chargé de rétablir l'ordre sur mer, dans la région de la Chersonèse[619]. En 232, alors que sévissait la guerre contre l'Iran, P. Sallustius Sempronius Victor, après avoir été procurateur ducénaire de Sardaigne est nommé τῆς ἐπὶ πᾶσαν θάλασσαν ἡγησάμενον εἰρήνης μετ' ἐξουσίας σιδήρου, chargé de maintenir la paix sur toute la mer, avec droit de vie et de mort[620], ce qui, on l'a supposé, laisse penser que la Méditerranée était désormais infestée de pirates. On aurait là les premiers signes d'une impéritie navale romaine, qui ne devait pas tarder à se manifester par la suite de façon plus éclatante[621].

Toutefois, la marine militaire de cette époque semble continuer à remplir ses missions traditionnelles de façon tout à fait normale : sous le même Sévère Alexandre, C. Sulgius Caecilianus est chargé de la logistique terrestre et navale de la campagne en Orient, à la tête d'une *reliquatio* de la flotte de Misène[622]. Probablement sous Maximin, un certain C. Iulius Priscus, qu'on identifiait autrefois avec le frère de Philippe l'Arabe[623], est préposé au commandement d'une importante vexillation d'une des deux flottes prétoriennes[624]; de même, sous Gordien III, C. Iulius Alexander, qui fut ensuite, sous Philippe, stolarque de la *Classis Misenensis*, se vit confier le commandement d'une *reliquatio* des deux flottes prétoriennes, lors de l'expédition de l'Empereur contre les Perses[625]. J. Keil a pu mettre en relation avec cette entreprise une inscription d'Ephèse, devenue plaque tournante du dispositif naval romain en Orient[626] : on voit apparaître, sur cette dédicace de statue, Vibius Seneca, duc des vexillations des deux escadres italiennes[627]. A cette occasion, la flotte accomplit un travail obscur mais

[619] *AE* 1948, n° 201 = *Bull. Epig.* 1946-7 n° 156. G. Pugliese Caratelli, *Per la storia della pirateria nell'età dei Severi, Studi di Antichità classica offerti a E. Ciaceri*, 1940, p. 256-260.

[620] *CIG* 2509 a = *IGRR* IV, 1057; sur le cursus de cet officier, Pflaum, *Carrières*, p. 840-842.

[621] *Courtois* p. 43-44. *Starr* p. 193.

[622] *CIL* VIII, 1485; cf. *supra* p. 376.

[623] Voir désormais Pflaum, *Carrières*, p. 831-839.

[624] *CIL* VI, 1638.

[625] *Dessau* 9221. Sur la date de cette expédition (242), X. Loriot, *Les premières années de la grande crise du troisième siècle : de l'avènement de Maximin le Thrace (235) à la mort de Gordien (244)*, *ANRW*, II, 2, 1975 p. 657-787.

[626] *Art. cit. supra* p. 375.

[627] Sur le titre de *dux* porté par *Vibius Seneca*, H.-G. Pflaum, *Studi Romagnoli*, 1967 p. 225-257. Cf. aussi B. Dobson, *Die Primipilares*, *op. cit.* p. 305. *Supra* p. 549.

considérable, qui permet aux troupes venues du *limes* germanique et danubien de passer en Asie[628], opération célébrée par l'émission d'une monnaie où l'on voit, sous la légende *Traiectus Aug.*, une galère transportant plusieurs soldats en armes[629]. Peut-être est-ce à une mission identique de logistique que participe, sous Philippe, un soldat de la flotte de Misène, mort à Salonique, alors que le Bas-Danube est désormais menacé par les Goths et qu'il faut masser en Thrace des renforts de plus en plus nombreux[630].

Loin d'être en déclin, la marine militaire méditerranéenne, jusqu'au règne de Valérien, est, on le voit, en pleine activité : elle apporte à l'armée de terre un concours précieux en la transportant, en lui assurant son ravitaillement, et en maintenant la sûreté de ses voies de communications. Il ne faut donc probablement pas exagérer l'ampleur de la piraterie, à partir du règne de Sévère Alexandre, ni surtout ses conséquences sur l'efficacité de la flotte militaire romaine; il peut s'agir là de troubles comme on en connaissait aux deux premiers siècles. La carrière de P. Sallustius Victor, chargé, on l'a vu, de la sécurité sur mer sous Sévère Alexandre, présente d'ailleurs quelques anomalies qu'on n'a guère expliquées jusqu'à présent : H.-G. Pflaum avait fait remarquer qu'après un commandement aussi important en apparence, notre homme aurait dû recevoir un avancement retentissant[631]. Or il n'en est rien, et on met d'ordinaire ce fait au compte d'un échec du personnage dans sa mission. Mais M. Christol vient de suggérer une solution élégante qui s'insère parfaitement dans le tableau que nous traçons de la marine romaine de cette époque : peut-être vaut-il mieux, en effet, penser avec lui que P. Sallustius Sempronius Victor avait reçu une mission moins «glorieuse» que ne le laisse penser à première vue l'inscription de Cos, et que sa tâche se limitait à la surveillance des routes maritimes dont la sûreté était particulièrement nécessaire à l'époque où P. Sallustius Sempronius Victor exerçait sa charge, c'est-à-dire pendant l'expédition parthique de Sévère Alexandre[632].

[628] X. Loriot, *art. cit.* p. 765-766.
[629] *RIC* IV, Gordien III, n° 132, 323 a et b. Cf. *Starr.* p. 192.
[630] *CIL* III, 7327.
[631] *Loc. cit. supra* n. 620.
[632] M. Christol, *Un duc dans une inscription de Termessos (Pisidie), Chiron*, 1978, p. 529-540 n. 28.

Si la situation n'est pas encore menaçante sur mer, il n'en va pas de même sur le *limes* du Bas-Danube; la prise d'Olbia, en 238, marque en effet, dans cette région, le début d'une série d'invasions qui ne cesseront qu'avec le rétablissement tétrarchique. A plusieurs reprises, les positions romaines sont balayées, et la mort de Dèce, en 251, peut-être due à une trahison, marque la rupture de l'axe danubien de l'Empire et de la continuité des défenses impériales à la charnière entre l'Orient et l'Occident[633]. Considérablement affaibli, l'*exercitus* terrestre n'offre plus, à cet endroit, une barrière suffisante aux raids des barbares.

Or c'est précisément dans cette région, à la charnière entre l'Europe et l'Asie, que le dispositif naval romain, on l'a vu, est le plus faible; il peut certes aligner les flottes de Mésie et du Pont : mais la première est précisément engagée sur le *limes* et incapable de faire front toute seule aux invasions massives venues du nord, quand l'armée de terre est elle-même impuissante. La flotte pontique est donc seule sur mer, face à la menace barbare, d'autant plus impuissante que les flottes prétoriennes sont loin de leurs bases. Elle pourrait à la rigueur suffire à garder les détroits, mais elle ne peut couvrir toute la côte depuis Pityus, d'autant que la faiblesse croissante des défenses romaines en Thrace permet aux barbares de tourner, par voie de terre, le dispositif naval de Propontide; ce fut tout particulièrement le cas en 267, lorsque Goths du Danube et Goths de Pontide s'ébranlèrent en même temps à la fois sur terre et sur mer. Malgré l'envoi d'une importante escadre sous la conduite de l'athénien Cleodamus[634] et plusieurs succès impériaux, les barbares réussirent à franchir les détroits, non seulement grâce au nombre considérable de leurs bateaux, mais aussi parce qu'en même temps la rive européenne était entre leurs mains. Une fois en mer Egée, rien ne les empêchait plus d'exercer leurs pillages et de débarquer où ils voulaient. On assiste ainsi, sous les règnes de Valérien et de Gallien principalement, à une série d'invasions par mer qui percent le dispositif naval romain en son point le plus faible, là où les défenses terrestres se sont elles aussi effondrées.

La chronologie de ces invasions est bien difficile à établir en raison de la confusion de nos sources, et de leur médiocrité. Les

[633] Voir le récit détaillé de ces événements dans E. Demougeot, *La formation de l'Europe et les invasions barbares*, I, Paris, 1969, p. 391 sqq.

[634] Voir *infra* p. 612.

Scythica de Dexippe, contemporain des événements, ayant presque totalement disparu, on ne dispose plus que des récits postérieurs de Zosime, du Syncelle, de l'*Histoire Auguste*, d'Eutrope et de Jordanès, dont la cohérence et la crédibilité ne sont rien moins qu'évidentes. L'historiographie contemporaine s'est, depuis un siècle, attachée à critiquer ces sources et à reconstituer le fil des événements. On ne saurait rappeler ici toutes les solutions proposées, toutes les hypothèses avancées : on les trouvera désormais convenablement résumées dans les *Mélanges Vogt* et on adoptera la chronologie récemment proposée par M. Christol pour les règnes de Valérien et de Gallien, confirmée largement, au demeurant, par l'étude des trésors numismatiques de Thrace[635].

Si l'on en croit Zosime I, 27-28, un premier raid des Goths et des Boranes ravagea les villes grecques du littoral de la Mer Noire, traversa sans doute les détroits, et exerça ses ravages jusqu'à Ephèse[636]. Cette expédition essentiellement terrestre encore, com-

[635] Pour une bibliographie exhaustive jusqu'en 1970, on verra B. Scardigli, *Die gotisch-römischen Beziehungen im 3. und 4. Jahrhundert nach Christus. Ein Forschungsbericht 1950-1970. I. Das dritte Jahrhundert, ANRW*, II, 5, I, 1976, p. 200-285. Parmi les principales études consacrées à la question, voir tout particulièrement B. Rappaport, *Die Einfälle der Goten in das römische Reich*, 1899 ; L. Schmidt, *Geschichte der deutschen Stämme bis zum Ausgang der Völkerwanderung, Die Ostgermanen*, 2, 1934. La chronologie traditionnelle a été profondément modifiée sur cette question par les travaux d'A. Alföldi dans *Die Hauptereignisse der Jahre 253-261 n. Chr. im Orient im Spiegel der Münzprägung, Berytus*, IV, 1937, p. 41 sq. (republié dans *Studien zur Geschichte der Weltkrise des 3. Jahrhunderts nach Christus*, Darmstadt, 1967) ; idem, *CAH*, XII, *The sources for the Gothic invasions of the years 260-270*, p. 721-723 (= *Weltkrise* p. 436 sqq.) ; idem, *Die römische Münzprägung und die historischen Ereignisse im Osten zwischen 260 und 270 n. Chr., Berytus* V, 1938 p. 47-92 (= *Weltkrise* p. 155-209). J. Straub, *Studien zur Historia Augusta*, Berne, 1952, particulièrement p. 40-74 ; B. Gerov, *La carriera militare di Marciano, generale di Gallieno, Athenaeum* 43, 1965 p. 333-354 ; E. Demougeot, *op. cit.* M. Salamon, *The chronology of Gothic Invasions into Asia Minor in the III rd century AD, Eos*, 59., 1971, p. 109-139 ; B. Gerov, *Die Einfälle der Nordvölker in den Ostbalkanraum im Lichte der Münzschatzfunde. I. Das zweite und dritte Jahrhundert* (101-284), *ANRW*, II, 6, p. 110-181 . Nous nous appuierons désormais sur la thèse de M. Christol, *L'Etat romain et la crise de l'Empire sous le règne des Empereurs Valérien et Gallien* (253-268), particulièrement l'appendice chronologique X, *La chronologie des invasions des Goths de Pontide*, thèse de lettres, exemplaire dactylographié, Paris, 1982.

[636] La tradition historiographique veut que Zosime I, 27 et 28 fasse allusion à deux expéditions différentes, la première terrestre, la seconde maritime, qui serait un doublet déplacé de I, 35 dont le parcours est identique. M. Christol propose de

me les précédentes, eut lieu certainement en 252. Elle montre que, les défenses du *limes* une fois percées, on ne pouvait guère empêcher les Barbares de passer en Asie.

En 254 eut lieu un second raid, très différent cette fois : Zosime I, 36, 1 et 37, 2 explique que les Boranes, installés sur les côtes de la mer d'Azov, forcèrent les habitants des cités du Bosphore Cimmérien à leur fournir des bateaux, avec lesquels ils réussirent à traverser le Pont, en longeant sans doute la côte orientale jusqu'à Pityus, devant laquelle ils mirent le siège[637]. La ville, bien défendue par Successianus, résista. Mais Valérien rappela cet excellent officier, le nomma préfet du prétoire et l'envoya contre les Perses. Renouvelant leur expédition de 254, les Boranes firent une seconde descente sur Pityus en 259, dont cette fois ils s'emparèrent[638].

Cette expédition revêt une particulière importance dans la mesure où elle voit, pour la première fois, depuis deux siècles, une véritable puissance navale hostile à l'Empire, dans une mer jusque là largement dominée par les escadres romaines. Renouvelant les raids des *camarae* de l'époque julio-claudienne[639], les barbares disposent des navires des cités grecques et même probablement de navires romains, présents dans la région du Phase et dans le port de Pityus, dont on a vu le rôle comme base navale. Les Boranes utilisent d'ailleurs, nous dit Zosime I, 33, 1, leurs prisonniers de guerre qui savent ramer, ce qui laisse supposer qu'une partie de la

faire l'économie de ce doublet, en supposant qu'il s'agit d'une seule expédition, ce que le récit de Zosime I, 28 laisse d'ailleurs clairement entendre : Τῶν δε Σκυθῶν ὅσον ἦν τῆς Εὐρώπης ἐν ἀδείᾳ πολλῇ γενομένον, ἤδη δὲ καὶ διαβάντων εἰς τὴν Ἀσίαν ... Le premier membre de la phrase renvoie manifestement à la partie purement terrestre de l'expédition mentionnée en I, 27, le deuxième à la traversée en Asie des mêmes envahisseurs. On comprend mal, dans ces conditions, que M. Christol affirme que ce raid n'a touché que la Thrace. Sur le nom des Scythes et les diverses populations du Pont Euxin, cf. E. Demougeot, *op. cit.* p. 417.

637 Sur le port de Pityus, *supra* p. 260 sqq.

638 Zosime I, 32, 2 et 3. La date de 255 est généralement acceptée pour cette seconde expédition des Boranes (Alföldi, Demougeot, *op. cit.*). Celle de 259, proposée par M. Christol, est fondée sur l'étude des trésors monétaires de Pityus (*VDI*, 1966 p. 173-179) et de Kertch (*Revue de numismatique*, 15, 1973, p. 290-297). Le raid contre Trébizonde est daté par le même M. Christol entre 257 et 259, avec une préférence pour cette dernière date. Toutefois le récit de Zosime I, 33,1 précise que le raid sur cette ville eut lieu le même été que celui sur Pityus.

639 *Supra* p. 329.

flotte pontique a pu tomber entre les mains des barbares. La prise de Trébizonde[640] qui suit celle de Pityus (Zosime I, 33, 2 et 3), leur permet de démanteler l'ensemble des points d'appui des escadres romaines.

«Lorsque les Scythes des régions voisines virent les richesses que [les Boranes] ramenaient avec eux» écrit Zosime, «ils conçurent le désir d'entreprendre une expédition semblable et équipèrent des navires» (I, 39, 1). Cette quatrième expédition qui eut lieu probablement dans l'hiver 259-260[641], fut à la fois maritime et terrestre : les barbares du Pont occidental s'avancèrent le long de la côte de Mésie et de Thrace, tandis que la flotte passait au large de Tomis et d'Anchialos, et descendait presque jusqu'à Byzance, au lac Philéatina; là, se ralliant les pêcheurs de l'endroit, ils embarquèrent leur infanterie dans l'intention de traverser les détroits. La défection de la garnison de Chalcédoine leur laissa le champ libre pour débarquer et s'avancer jusqu'à Nicomédie, Nicée, Kios, Apamée de Pruse, Cyzique, avant de rentrer chez eux par le même chemin qu'à l'aller[642]. Ce qui frappe, dans ce récit, c'est évidemment l'absence de toute force navale romaine capable d'intercepter les Barbares dans les détroits, mais aussi la désorganisation de l'armée de terre, qui abandonne Calchédoine, donnant ainsi aux Scythes la possibilité de débarquer.

A partir de ce moment, le récit de Zosime ne mentionne plus aucun événement maritime jusqu'à la fin du règne de Gallien, tandis que nos autres sources, notamment l'*Histoire Auguste*, le Syncelle et Jordanès signalent de nouveaux raids après la capture de Valérien en 260. Est-ce à dire qu'il ne s'est rien passé depuis les années 259-260 jusqu'à la fin du règne de Gallien? Malgré la suspicion qui s'attache à l'objectivité de l'*Histoire Auguste*, et malgré la contamination qui a affecté les autres sources, ces divers récits ont toute chance de revêtir une large part de vérité. En effet, une inscription de Lydie, étudiée par L. Robert, mentionne un certain Σεραπᾶς mort en avril 263[643]. Le grand intérêt du texte est de pré-

[640] Celle-ci est due en grande partie, selon Zosime, à l'incurie de la garnison qui tient la ville.

[641] Cette date est donnée par le récit de Zosime I, 36, qui précise que Valérien vint d'Antioche pour se porter au devant des barbares, mais dut faire demi-tour car Sapor avait entamé les hostilités. Sur la date de la campagne perse de Valérien et sa captivité, M. Christol, *loc. cit.* et *ANRW. art. cit.*

[642] Pour A. Alföldi en revanche, cette expédition eut lieu en 256.

[643] L. Robert, *Epitaphe de provenance inconnue, Hellenica* VI, 1948, p. 117-122.

ciser que le défunt avait été prisonnier des barbares, de chez qui il était revenu au bout de six mois. On ne peut pas ne pas rapprocher cette épitaphe du récit du Syncelle (I p. 716, Bonn), qui mentionne que, peu de temps après la capture de Valérien, les Scythes traversèrent le Bosphore et ravagèrent la Bithynie et la Lydie, avant de piller Ephèse et Milet, la Cappadoce et la Galatie. L'*Histoire Auguste* (*Vita Gallieni* V, 6 et VI, 2 et peut-être VII, 3) ainsi que Jordanès (*Getica* 20) font sans doute allusion aux mêmes événements[644]. Comme notre inscription est d'avril 263, l'invasion des Goths dans ces régions doit être probablement datée de la fin de 261 ou de l'année 262.

Le châtiment par Gallien de Byzance, gardienne des détroits, pour une raison inconnue[645], ne devait pas rendre la situation meilleure, si le passage de l'*Histoire Auguste* qui mentionne cet épisode est véridique (*Vita Gallieni* VI, 8). En 266, en effet, pendant qu'Odenath était occupé avec la guerre contre les Perses, les Goths construisirent de nouveaux navires et s'emparèrent d'Héraclée Pontique (*Vita Gallieni* XII, 6).

A partir de ce moment, nos sources sont confirmées par les rares fragments conservés du seul témoin oculaire qui ait écrit le récit de ces invasions, Dexippe[646]. Sans doute dès 267, les Scythes survivants des expéditions précédentes prirent avec eux les Hérules, les Peuces et les Goths, et construisirent, d'après Zosime (I, 42), près de 6.000 navires. Ce chiffre paraît exagéré, le Syncelle (p. 717, Bonn) ne parlant que de 500 bâtiments, et la *Vita Claudii* (II, 8, 1) les estimant à un millier. Quoi qu'il en soit, une armée énorme se réunit et progressa à la fois sur terre et sur mer[647]. Les uns attaquèrent la Thrace, tandis que les autres cherchaient à forcer le passage des Dardanelles (Zosime I, 42 et 45).

Cette fois, en revanche, une flotte romaine attendait les envahisseurs dans les détroits, commandée par Cleodamus et Veneria-

[644] Voir aussi D. Magie, *Roman Rule, op. cit.* p. 1566-1567. L'invasion est datée de 267 par A. Alföldi, qui ne connaissait pas l'inscription publiée par L. Robert. Pour M. Christol, *loc. cit.* c'est à cet épisode qu'il faudrait rapporter le passage de Zosime I, 28,1. Nous avons dit plus haut notre opinion sur cette question.

[645] Peut-être parce que la ville avait pris le parti de Macrien, si l'hypothèse formulée par E. Demougeot, *op. cit.* p. 422 est exacte.

[646] *FHG*, III, frag. 21.

[647] Voir le récit complet des événements dans E. Demougeot, *op. cit.* I, p. 421-423.

nus (*Vita Gallieni* XIII, 7 et *Vita Claudii* IX, 7). La bataille fut rude. Les Romains furent d'abord vainqueurs devant Byzance, et une monnaie frappée à Antioche à ce moment, figurant Neptune posant le pied sur une proue, commémore peut-être cet événement[648]. Toutefois, dans un deuxième temps, les Goths, vaincus dans un engagement naval, tuèrent l'amiral Veneranius et réussirent à passer en Mer Egée. Rien ne les empêchait plus d'effectuer une série de raids sur les côtes de Grèce, de mettre le siège devant Salonique, puis devant Athènes qui fut prise malgré la résistance de Dexippe[649]. Une partie d'entre les barbares contourna la Grèce par mer, pourchassés par des forces navales envoyées par Gallien[650].

L'année suivante, en 268, une autre expédition des mêmes Hérules partit du Pont et assiégea Salonique pour la seconde fois[651]. Pourchassés par Claude, certains d'entre eux se rémbarquèrent et allèrent exercer leurs ravages jusqu'en Crète et à Chypre[652]. En 270, le préfet d'Egypte, Tenagino Probus, se battait contre eux au large de Chypre et des côtes Ciliciennes[653]. Après cette date, la situation se stabilise en Méditerranée Orientale pendant le règne d'Aurélien, et on n'entend plus parler d'invasion par mer dans cette région. Sous Probus en revanche, un groupe de Francs, embarqué sur la côte nord du Pont, réussit à passer les détroits et à exercer des pillages jusqu'en Sicile et en Afrique, avant de repartir par l'Océan sans la moindre perte[654].

[648] *RIC* V, I, Gallien 603. Le texte de *SHA*, *Vita Claudii*, IX, 7 parle de deux amiraux Atheneus et Cleodamus. Pour E. Demougeot, *loc. cit.* I, p. 423, il doit s'agir d'un seul homme, l'Athénien Cleodamus. Le récit des événements est d'autant plus confus que les sources mélangent les deux invasions de 267 et 268, et attribuent plus volontiers le mérite des succès, à Claude, le bon empereur, qu'à Gallien.

[649] *SHA*, *Vita Gallieni* XIII, 6; Dexippe, *loc. cit. supra*; Zosime I, 43; Syncelle p. 717-719; Ammien XXXI, 5, 16; Jordanès, *Getica* 20, 108.

[650] Zosime I, 43; Syncelle p. 717. E. Demougeot, *op. cit.* I p. 425-427. M. Christol, *loc. cit.* p. 223 sqq.

[651] Zosime I, 46; *Vita Claudii* VI; E. Demougeot, *op. cit.* I p. 428.

[652] *SHA*, *Vita Claudii* XII, 1. Sur l'ensemble de ces événements on pourra voir aussi les notes critiques de F. Paschoud, *op. cit.*

[653] Zosime I, 44; faussement identifié avec l'Empereur Probus par *SHA*, *Vita Probi*, IX, 1. Peut-être faut-il rattacher à cette expédition des Goths la piraterie qui sévit alors en Marmarique et que signale *AE* 1934, 257. Pour A. Stein toutefois, *Tenagino Probus*, *Klio*, 29, 1936, p. 237-142, il s'agit de troubles dans l'intérieur de la Marmarique.

[654] Zosime I, 71 et *Pan. Latins*, V, 18. *Vita Probi* XVIII, 1.

A ces invasions maritimes par des forces extérieures à l'Empire s'ajoute naturellement une reprise de la piraterie par ces populations théoriquement intégrées dans le monde romain, mais mal soumises, que sont les Ciliciens. La crise terrible qui sévit en effet à cette époque affaiblit le contrôle qui s'exerçait, depuis l'époque julio-claudienne, sur les tribus montagnardes du sud de l'Asie Mineure, qui en profitent pour reprendre leurs déprédations, à la fois contre les villes côtières et contre la navigation. Plusieurs documents témoignent des troubles qui agitent ces régions.

Il s'agit tout d'abord d'une inscription curieuse de Termessus Minor, près d'Œnanda. En voici le texte[655] : Οὐαλέριον Στατεί/λον Κᾶστον, τὸν/ κράτιστον σύμμα/χον τῶν Σεβαστῶν,/πραιπόσιτον βιξιλα/τιώνων,/Τερμησσέων τῶν πρὸς/ Οἰνοάνδοις ἡ βουλὴ καὶ ὁ δῆμος καὶ ἡ γερου/σία τὸν εὐεργέτην, προνοησάμενον τῆς εἰρή/νης κατὰ θάλασσαν καὶ/ κατὰ γῆν, ἐπιδημήσαν/τα τῇ λαμπρᾷ ἡμῶν πό/λει μετὰ πάσης εὐκοσ/μίας ἡμερῶν ιβ', ἀγάγον/τα δὲ καὶ ἰνπέριον φιλο/τείμως ἐν τῷ λουσωρίῳ/ τῇ πρὸ ε' εἰδ(ῶν) νοεμβρίω[ν] ἐν ῇ [ἡ]/μέρᾳ ἐκομίσθη, [ε]ἰκων ἱερὰ/ τοῦ Κυρίου ἡμῶν Οὐαλερι/ανοῦ νέου Σεβαστοῦ.

L'inscription en l'honneur de Valerius Statilius Castus est donc, on le voit, gravée sur la base d'une statue dédiée à Valérien le jeune. La chronologie du césarat des fils de Gallien vient d'être éclairée par une étude de M. Christol, qui précise que Valérien le jeune n'est mentionné qu'à partir de l'automne 256, jusqu'au 9 février 258, Salonin n'apparaissant pour la première fois que le 25 juillet 258[656]. C'est donc entre la fin de 256 et le début de 258 qu'il faut dater notre inscription, dans laquelle Valérien le jeune est nommé Auguste, titre non officiel qu'il porte quelquefois sur les inscriptions[657].

On a généralement admis que Valerius Statilius Castus était un dynaste montagnard local, qui aurait levé une milice à ses frais, pour rétablir l'ordre menacé sur terre et sur mer, προνοησάμενον τῆς εἰρήνης κατὰ θάλασσαν καὶ κατὰ γῆν. En témoignerait le

[655] *BCH* 1866, p. 227 = *IGRR* III, 481 = *Dessau* 8870.

[656] M. Christol, thèse, *op. cit.* app. chronol. t. VI p. 101-116, qui s'appuie sur Cl. Zaccaria, *Contributo alla storia dei Cesari del III secolo D. C. I figli dell'imperatore Gallieno, Quaderni di storia antica e di epigrafia*, XI, 1978, p. 59-155. Notre inscription était traditionnellement datée de 253.

[657] Cf. L. Wickert, *RE* XIII, col. 239-345, avec les références.

titre étrange de σύμμαχος τῶν Σεβαστῶν dont il est gratifié et qui en ferait, non un citoyen de l'Empire, mais un prince indigène allié[658]. Cette interprétation suscite plus de difficultés qu'elle n'en résoud. Notre homme porte les *tria nomina* et même deux gentilices, ce qui, plus de quarante ans après la Constitution Antoninienne, peut difficilement s'appliquer à un prince indigène allié, d'autant que notre homme revêt un titre militaire tout à fait officiel puisqu'il est πραιπόσιτος βιξιλατιώνων. Il s'agit donc probablement d'un officier romain, employé à une mission spéciale, bien plutôt que d'un irénarque[659]. Une inscription de Termessus Maior, non loin de là, et vraisemblablement d'époque voisine, évoque l'existence d'un duc, lui aussi patron et évergète de la ville, à qui il a assuré la paix. C'est la preuve que, dans une région normalement *inermis*, des troubles avaient été assez importants pour nécessiter l'envoi de troupes régulières, sous un commandement exceptionnel, et que la province était sous contrôle impérial[660]. Il est vrai que le titre de συμμάχος n'appartient pas au vocabulaire administratif courant sous l'Empire[661]. On le trouve toutefois dans les *papyri* avec le sens d'assistant[662], alors qu'on connaît le terme voisin et officiel de σύμβουλος pour traduire *legatus*[663]. Notre Valerius Statilius Castus est donc probablement un officier délégué par les princes pour rétablir l'ordre troublé sur terre et sur mer, en Lycie-Pisidie.

658 Cf. Lambertz, *RE* VIII A, col. 226 sqq. et R. Saxer, *Untersuchungen zu den Vexillationen, op. cit.* p. 54-55 n° 100. A. von Domaszewski, *loc. cit.*

659 Sur l'irénarchie, L. Robert, *BCH* 52, 1928 p. 408; *Etudes anatoliennes*, Paris 1937, p. 96-100. Sur les milices locales, R. Cagnat, *De municipalibus et provincialibus militiis*, Paris, 1880, p. 25. E. Birley, *Local militias in the Roman Empire, Bonner Historia-Augusta Colloquium*, 1972-1973, Bonn 1976, p. 65-73. Des milices locales, par définition, n'ont pas à envoyer de vexillations, ce qui fait que le titre de Valerius Statilius Castus ne recouvre pas le commandement habituel et de simple police d'un irénarque.

660 M. Christol, *Un duc dans une inscription de Termessos, art. cit.* Sur l'absence de troupes dans cette région, en temps normal, R. K. Scherk, *The inermes provinciae of Asia Minor, AJPh*, LXXXVI, 1955, p. 400-413. Sur la Lycie, S. Jameson, *Lycia, RE*, suppl[t] XIII, 1973, col. 265 sqq.

661 D. Magie, *De Romanorum iuris publici sacrique vocabulis solemnibus in graecum sermonem conversis*, Leipzig, 1905; H. J. Mason, *Greek terms for Roman institutions, A lexicon and analysis*, Toronto, 1974, *American studies in papyrology*, 13.

662 *P. Oxy.* 1223, 10 et 904, 4.

663 H. J. Mason, *op. cit.* Un cas analogue de συμμάχος est signalé par D. Magie, *Roman Rule* (p. 1572 n. 36) à Ephèse, au début du troisième siècle, pour désigner un questeur de Lycie-Pamphylie, *tribunus plebis*.

Ces deux inscriptions sont corroborées par des sources littéraires. L'*Histoire Auguste, Trig. Tyr* XXVI place sous Gallien les aventures d'un usurpateur du nom de Trébellien. Même si une part du récit est inventée et se rapporte à des événements du quatrième siècle[664], il n'est nullement exclu que l'épisode recouvre un fond de vérité, d'autant que Zosime I, 69-70 nous signale l'existence de troubles en Isaurie, quelques années plus tard, sous Probus. Ces soulèvements ont dû se traduire non seulement par une insécurité généralisée dans le plat pays, mais aussi par une reprise de la piraterie, puisque Valerius Statilius Castus a dû rétablir l'ordre sur terre et sur mer.

Raids maritimes, parfois massifs, des barbares, reprise de la piraterie : ces événements ont généralement été compris comme le signe certain que les escadres romaines étaient désormais en pleine décadence, et tout près de disparaître définitivement.

Il est certain que la flotte militaire romaine traverse à cette époque une crise, mais celle-ci doit être mesurée à l'aune de la crise générale qui secoue l'Empire. On ne saurait, en effet, isoler les événements maritimes de leur contexte.

Constatons tout d'abord que seuls le Pont et la Méditerranée orientale sont touchés par les troubles : aucune source ne signale de difficultés sur mer dans le bassin occidental de la Méditerranée. Les raids barbares, de leur côté, se produisent toujours au même endroit, c'est-à-dire par le Pont et les détroits qui sont, on l'a dit, le point faible du dispositif naval romain. Mais cette situation est due à des facteurs très divers : maritimes certes, puisque le Bosphore n'est pas gardé par une flotte propre; seules ses approches orientales et occidentales étaient, au second siècle, protégées par les flottes de Mésie et du Pont; cette situation, largement suffisante en temps de paix, tant que la pression est faible, devient insuffisante devant les invasions massives, comme le sont celles qui se produisent au troisième siècle. Or ces raids sont favorisés désormais par le fait que les côtes nord du Pont-Euxin sont alors aux mains des Barbares, et qu'aucun état tampon ne vient plus faire écran entre eux et la mer : les villes du littoral septentrional de la Mer Noire tombent les unes après les autres[665], créant ainsi une brèche dans le système défensif de l'Empire dans

[664] J. Rougé, *L'Histoire Auguste et l'Isaurie au quatrième siècle, REA*, LXVIII, 1966, p. 294-295. Cf. *infra* p. 642-643.

[665] E. Demougeot, *op. cit.* I, p. 393-395.

ces régions. Ajoutons le fait que le *limes* du Bas-Danube est percé à maintes reprises, permettant ainsi aux Barbares d'arriver par voie de terre jusqu'aux détroits. Enfin, la désorganisation générale de l'armée, l'indiscipline de la troupe, dont on voit des exemples lors de la prise de Trébizonde et de Chalcédoine, aggravent la situation.

La crise du dispositif naval romain, dans ces régions, est donc due, non à un affaiblissement spécifique de la marine, mais à un ensemble de facteurs qui conduisent à l'effondrement de toutes les défenses impériales à la charnière entre l'Orient et l'Occident. Il est évident que les escadres du Pont et de Mésie devaient en sortir très affaiblies, voire anéanties[666].

Cette crise, toutefois, nous paraît limitée dans l'espace : malgré la difficulté d'organiser une défense navale dans le Bosphore, à partir de renforts venus d'Italie, et alors que les points d'appui terrestres tombent les uns après les autres dans les régions menacées, Gallien peut envoyer sur place une escadre, vraisemblablement composée de vexillations des flottes prétoriennes. Celles-ci d'abord victorieuses, mais débordées par le nombre considérable des navires barbares, reprennent finalement l'offensive en pourchassant les Scythes le long des côtes de Grèce[667].

Quant aux flottes de Syrie et d'Egypte, que deviennent-elles? Nous avons vu qu'elles existaient encore probablement au quatrième siècle, preuve qu'elle n'ont sans doute pas totalement disparu dans la tourmente : de fait, une escadre est mentionnée en 273 sur le Nil lors d'une campagne contre les Blemmyes[668]; c'est probablement avec des forces navales d'Egypte, et peut-être de Syrie, que Tenagino Probus, préfet d'Egypte, pourchasse les barbares infiltrés dans ces mers[669]. Quelques années auparavant, lors de la défaite de Valérien et l'avance des Perses sur Antioche et la Cilicie, un officier romain du nom de Calliste regroupe les troupes romaines en retraite, les embarque sur des vaisseaux et harcèle les positions de Sapor le long des côtes de Cilicie[670]. Ne s'agit-il pas là de

[666] Sur la flotte pontique et ses difficultés au troisième siècle, lors des invasions, *supra* p. 608; sur la flotte de Mésie, *infra* p. 618 sqq.

[667] *Supra* p. 613.

[668] Cf. F. L. Griffith, *Catalogue of the Demotic graffiti*, I, Philae, 252, p. 83, cité par J. Desanges, *Recherches sur l'activité des Méditerranéens aux confins de l'Afrique (VIe s. avant J.-C., IVe s. après J.-C.)*, Paris, 1978 p. 343.

[669] *Supra* p. 613.

[670] Syncelle p. 716; cet officier est appelé Ballista dans *Trig. Tyr.* XII; cf. aussi *Vita Gallieni*, III.

la *Classis Syriaca*, que les opérations sur mer de Valerius Statilius Castus, peu de temps auparavant, avaient dû utiliser également?

Il existe donc un certain nombre d'indices, minces il est vrai, mais concordants, qui laissent penser que les flottes méditerranéennes ont maintenu dans la seconde moitié du troisième siècle une réelle activité. Ni les flottes prétoriennes[671] ni celles de Syrie et d'Egypte n'ont disparu. En revanche, celle du Pont a probablement beaucoup souffert des invasions. La crise de la marine romaine, bien réelle, s'inscrit donc dans la crise générale de l'Empire de cette époque; elle touche uniquement le bassin oriental de la Méditerranée, moins bien défendu; elle ne se traduit sans doute pas par une disparition totale des escadres militaires, mais par une rupture d'équilibre entre l'Orient et l'Occident, qui ne pouvait être modifiée que dans le cadre d'une réorganisation générale de l'Empire.

A cet affaiblissement, on peut supposer trois raisons : la première réside naturellement dans la violence et la continuité des attaques qui affectent alors le dispositif militaire romain, forces terrestres comme force navales; la seconde, plus pernicieuse, est sans doute due aux difficultés plus grandes de recrutement : pendant longtemps, la marine avait constitué un moyen, pour nombre de provinciaux parmi les plus défavorisés, d'accéder à la citoyenneté. L'allongement à 28 ans d'un service militaire plus dur que les autres, alors que la Constitution antoninienne accordait la *ciuitas* à tout le monde, rendait évidemment moins attractif le service dans la flotte. Enfin, à un moment où le danger était particulièrement menaçant et les finances en crise, il était tentant de négliger une marine apparemment moins utile que l'armée de terre.

Le sort des escadres du Danube et du Rhin

Tant que la politique romaine avait su garder un caractère offensif, les flottes du Rhin et du Danube avaient tenu une place non négligeable dans l'organisation du *limes*, assurant une grande partie de la logistique de l'armée. Certaines de ces escadres, telle celle de Mésie, jouissaient ainsi d'un long rayon d'action hors de leur sphère de patrouille habituelle, puisqu'on trouve ses bateaux

[671] Il est possible que l'Egypte, tenue par Odenath, ait été reprise par Gallien en 262 grâce à une expédition navale, si l'hypothèse d'Alföldi, *Berytus* V, *loc. cit.* est correcte. Il s'agirait alors, sans doute, de vexillations des flottes prétoriennes.

jusqu'en Chersonèse pontique[672]. La crise du troisième siècle, en exposant les flottilles fluviales au choc direct d'invasions massives, devait modifier sensiblement leur organisation.

La dernière inscription datée qui mentionne la flotte de Mésie, est du règne de Gordien[673]. Compte tenu des malheurs qui accablent les régions du Bas-Danube en cette moitié du troisième siècle, il n'est guère étonnant de ne plus voir apparaître la flotte de Mésie dans nos sources : les troubles, qui ont commencé à affecter cette région, dès 238, se transforment en une sérieuse crise sous Philippe l'Arabe; la Dacie est ravagée, le *limes* percé, et les combats entre les Goths et l'armée impériale ont lieu jusqu'en Thrace; surtout, les victoires de Cniva, entre 250 et 253, qui ravagent la Mésie et la Thrace, la mort de Dèce, laissent le champ libre aux barbares : la frontière danubienne est totalement percée, les garnisons balayées, et les combats se déroulent jusqu'en Grèce. Il n'y aura plus d'armée impériale dans ces régions jusqu'en 268[674].

Il serait parfaitement illusoire de penser que la *Classis Moesica* ait pu survivre à de pareils coups; elle fut vraisemblablement balayée, tout comme l'*exercitus* terrestre, dans ces régions. Sa base principale de *Nouiodunum* résista certainement jusque vers le milieu du siècle, mais des enfouissements de trésors en cet endroit, sous Gallien, montrent que la situation était devenue désespérée[675]. Le *limes* ne commença à être rétabli, assez imparfaitement, en aval d'Œscus, que sous le règne d'Aurélien, après l'abandon de la Dacie[676]. Il ne devait être consolidé véritablement que par Dioclétien.

La situation est à peine moins catastrophique dans les Pannonies, même si les ravages commencèrent en 248, quand Philippe eut à affronter une grande coalition de Carpes et de Goths, aussi puissante que celle du temps de Marc-Aurèle. Mais c'est surtout sous Valérien et Gallien que la situation devint critique. L'abandon progressif de la Dacie, autant que le départ de Gallien pour le

[672] *Supra* p. 569.

[673] *IGRR* I, 623 = *Dessau* 8851; Pflaum, *Carrières* p. 854-855; d'autres inscriptions, non datées précisément, se rapportent sans doute à la première moitié du premier siècle (*AE* 1967, 428; 429; 431; 432) (*CIL* III, 14214, 34).

[674] Voir E. Demougeot, *op. cit.* I, p. 395 à 427.

[675] *Materiale și cercetarii* VI, 1957 p. 165-7. Cf. I. Barnea et Ch. Stefan, *Le limes Scythicus des origines à la fin de l'Antiquité, IXe Congrès du Limes*, p. 22-23. *Supra* p. 305.

[676] E. Demougeot, *op. cit.* I, p. 455-458.

front germanique, exposaient considérablement les Pannonies, qui réagirent en suscitant deux usurpateurs[677]. En 260, c'est l'ensemble de l'Illyricum occidental qui était envahi, et les destructions furent considérables : Intercisa, Aquincum, Sirmium furent prises. Malgré une restauration partielle sous Gallien et sous Claude, les incursions continuèrent plus ou moins gravement, jusque sous Dioclétien[678]. Cette désorganisation du *limes* sur le Danube moyen eut certainement autant de conséquences sur l'escadre pannonienne, dont nous n'entendons plus parler à cette époque, que sur l'armée de terre. Il faudra attendre l'époque postérieure pour qu'on voie réapparaître dans nos sources des flottilles sur le Danube moyen.

Sur le Rhin inférieur, les difficultés commencent aussi vers le milieu du siècle. Une piraterie résiduelle existait depuis la fin du second siècle[679], mais la constitution de la confédération Franque devait donner une force nouvelle aux incursions, peut-être grâce à un afflux d'immigrants nordiques, certainement grâce à l'utilisation nouvelle de la voile par ces Germains en contact avec le monde romain[680]. En outre, il semble bien qu'on assiste à cette époque à une transgression marine très importante qui noie une partie des côtes du littoral : plusieurs sites romains sont, en effet, à cette époque, recouverts par les eaux. Ces facteurs, liés à la pression germanique sur l'ensemble du *limes*, ont pour conséquence de permettre aux Francs de s'établir aux bouches du Rhin inférieur : Vechten est occupé vers 260, donnant aux barbares un port pour exercer leurs courses; Nimègue est abandonné vers la même date. Les bouches du fleuve sont ainsi coupées par les Germains, interdisant désormais à la flotte d'intervenir vers le nord, et d'intercepter les pirates francs sur le littoral de la Gaule belgique. La *Classis Germanica* participa toutefois à l'action menée par Postumus, au moment des grandes invasions de 259-262. La résistance, organisée autour de Cologne, Trèves et Mayence, détourna les incursions

[677] Sur cette usurpation, J. Fitz, *Ingenuus et Regalien, Col. Latomus*, LXXXI, 1966.

[678] Pour le récit détaillé des événements, E. Demougeot, *op. cit.* I, p. 402-451.

[679] *Supra* p. 571.

[680] Les embarcations nordiques ne connaissaient pas la voile pendant la période de l'antiquité classique. Cf. G. Bass, *A history of Seafaring based on underwater archaeology*, Londres, 1972 p. 165.

vers le Nord, protégeant la plus grande partie des Gaules[681]. La marine participa, à n'en pas douter, à cet effort de guerre, comme en témoignent plusieurs monnaies de Postume, datées de 261, avec, au revers, une galère, ou, pour d'autres, la légende *Neptuno reduci*[682]. Toutefois, les nouvelles invasions généralisées de 269-271, puis de 275-280, durent sérieusement mettre à mal la flotte de Germanie. Si l'on en croit l'*Histoire Auguste, Trig. Tyr* XV, l'usurpateur Bonosus, en 280, aurait vu son escadre de *lusoriae* brûlée par les Germains. Le récit s'appuie peut-être sur un événement réel, bien que cet épisode soit entaché de fort nombreuses invraisemblances et de contaminations qui le rendent éminemment suspect[683].

On voit que les flottes fluviales romaines ont certainement eu à souffrir tout particulièrement des grandes invasions de la seconde moitié du troisième siècle. Il est impossible de dire si elles ont toutes entièrement disparu, ou si elles n'ont été qu'affaiblies, mais il est évident qu'elles ont été profondément désorganisées, plus peut-être que les marines méditerranéennes : le dispositif entièrement nouveau qui va apparaître avec la restauration de l'époque suivante le montrera amplement.

La situation dans la Manche et la Mer du Nord

L'installation des Francs aux bouches du Rhin marque aussi le début d'une série de raids de pillages sur toutes les côtes de la Gaule, alors que les Saxons attaquent de préférence les côtes bretonnes[684]. Il est douteux que les pillages aient commencé dès le règne de Gordien III, bien que de nombreux trésors monétaires attestent l'existence de troubles en Gaule du nord à cette époque[685]. En revanche, à partir de 254, les raids semblent devenir

[681] Sur ces événements, E. Demougeot, *op. cit.* I, p. 463-534.

[682] P. Bastien, *Le monnayage de bronze de Postumus*, Wetteren, 1967, n° 7, 80-90, 110, 114, 119-120 (3e émission de 261, atelier I); monnaies à la légende *Neptuno Reduci*, n° 295 a et b. Cf. P. Legentilhomme, *Le désastre d'Autun en 269*, *REA*, 1943, p. 233-240.

[683] A. Chastagnol, *Recherches sur l'Histoire Auguste*, *Antiquitas*, Reihe IV, 6, Bonn, 1970 p. 77, *Id. L'Usurpateur Bonosus d'après l'Histoire Auguste*, *BSNAF*, 1969, p. 78-99.

[684] E. Demougeot, *op. cit.* I, p. 471.

[685] Cf. X. Loriot, *art. cit.* p. 754 : nombre de trésors sont, en effet, enfouis loin à l'intérieur des terres. *Contra*, E. Demougeot, *op. cit.* I, p. 488.

réguliers sur les côtes de Belgique, surtout après 262 : c'est d'ailleurs de cette époque que l'on date désormais les courses franques jusque sur le littoral espagnol[686]. Malgré les succès de Postumus, ces pirateries reprennent lors des années noires de 269-271, où de nombreux trésors, le long des côtes de la Manche et de l'Atlantique, jalonnent les incursions des Barbares. Ces brigandages, à partir de cette date, ne devaient plus guère cesser jusqu'aux succès de Carausius[687].

La Bretagne subit naturellement le contrecoup de ces invasions, tout particulièrement pendant le règne de Tetricus, comme le montre l'abondance des enfouissements monétaires dans le sud-est du pays[688]. C'est probablement, en effet, vers cette période, entre 270 et 280, que se constitue une défense côtière qui s'appuie sur une série de fortifications littorales, dans l'East-Anglia et dans le Kent, et qu'on nommera plus tard le *litus saxonicum*. Sur le continent, le premier fort d'Oudenburg date à peu près de la même époque[689].

Comment la *Classis Britannica* a-t-elle supporté le poids de ces invasions? Nos sources sur sa présence à cette époque sont nulles et ne laissent pas d'inquiéter. Nous avons vu que son port de Douvres est abandonné, certainement au début du troisième siècle, et qu'on ne sait pas s'il a été remplacé. Certes, la flotte, après avoir participé aux campagnes de Septime Sévère en Ecosse, existait encore sous Philippe l'Arabe, comme en témoigne une inscription[690]. Mais après cette période les sources manquent. A Boulogne, l'occupation du camp de l'escadre semble cesser dans la seconde moitié du siècle[691]. La création, vers 230, des forts de Brancaster et de Reculver, sur la côte d'East Anglia, ne prouve pas que la flotte ait été abritée là après l'abandon de Douvres, ni qu'elle ait été transférée dans le nord de l'île[692]. Au reste, les

[686] A. Balil, *Hispania en los años 260 à 300 D.J.C.*, *Emerita*, 1959, p. 269-295. Cf. Eutrope IX, 8; Aurelius Victor XXXIII.

[687] Sur ces incursions, voir E. Demougeot, *op. cit.* I, p. 488-532, et carte XVIII la liste des trésors monétaires.

[688] A. S. Robertson, *The numismatic evidence of romano-british coin Hoards, Essays in Roman coinage presented to H. Mattingly*, Oxford, 1956, p. 264-279.

[689] Voir *supra* p. 436.

[690] *CIL* XII, 686.

[691] *Supra* p. 277.

[692] Opinion suggérée, d'ailleurs très prudemment, par B. Cunliffe, *The Saxon*

conditions dans lesquelles Carausius réorganise une marine, sous Dioclétien, laissent penser que la *Classis Britannica* a subi auparavant une très profonde désorganisation, si même elle n'a pas presque totalement disparu dans la seconde moitié du troisième siècle, face aux incursions barbares, et surtout face à la crise générale qui secouait l'Empire.

Le bilan d'ensemble des anées 250-285 est donc lourd à tous égards pour la marine de guerre romaine : non qu'elle se soit montrée particulièrement inefficace, ou qu'elle ait fait preuve de déficiences plus graves que l'*exercitus* terrestre; elle a subi, au fond, l'ébranlement général de l'Empire et de l'armée. Mais elle s'est trouvée désorganisée et tout particulièrement exposée dans les provinces, au point que les escadres du Pont, de Mésie, de Pannonie, de Germanie et de Bretagne, ont vu leur potentiel sérieusement entamé. Seules, peut-être, les flottes italiennes, moins directement exposées, n'ont pas été profondément bouleversées, contrairement à une idée reçue : ce sont elles, en tout cas, qui livrent les plus nombreux témoignages à cette époque[693]. De toute façon, la marine, tout comme l'armée de terre, nécessitait, à la fin du troisième siècle, une sérieuse réorganisation.

De la Tétrarchie à Constantin : une nouvelle organisation navale

L'historiographie antique a bien souvent souligné combien la politique de Dioclétien avait été marquée par le souci de renforcer les effectifs de l'armée, fortement affaiblie par la grande crise du troisième siècle. Que l'on condamne cette politique, comme Lactance[694], on qu'on l'ait approuvée, comme Zosime[695], nous importe peu ici; il nous suffit de constater que la restauration tétrarchique a touché aussi la marine. En témoigne un passage de Jean Lydus, employé du prétoire sous Justinien, et qui avait très certainement accès aux archives officielles du palais : l'auteur nous révèle, en effet, que, sous Dioclétien, l'armée de terre comprenait un effectif total de 389.704 hommes, et la marine de 45.562 tant sur les fleu-

Shore, some problems and misconceptions, CBA research report, nº 18, The Saxon Shore, 1977, p. 1-6. Voir aussi H. Cleere, *ibid. The Classis Britannica* p. 16-19.

693 *Supra* p. 617-618. Un détachement de la flotte de Ravenne est en outre mentionné sous Philippe dans une entreprise de police (*NS* 1896 p. 228).

694 Lactance, *De mort. pers* 7.

695 Zosime II, 34.

ves que sur la mer[696]. Nous ne savons pas, il est vrai, pour quelle époque de la Tétrarchie ce calcul est valable, mais il est cohérent avec nos autres données chiffrées des forces militaires du quatrième siècle, probablement renforcées encore par Constantin[697]. Au demeurant, la précision des effectifs de Jean Lydus est telle qu'elle n'a probablement pas été inventée.

Il est impossible, naturellement, de dire si le chiffre de 45.562 marins est supérieur ou inférieur à celui du Haut-Empire, et de combien. Compte tenu de la crise qu'a traversée la marine au troisième siècle, et des urgences plus grandes auxquelles Dioclétien avait à faire face sur terre, nous avons pris le parti de le considérer comme légèrement inférieur au total des effectifs dont le Principat disposait sur mer[698]. Il représente toutefois une force encore très respectable. Pourtant, il est impossible, à partir de cette seule donnée chiffrée, d'estimer la réalité de l'organisation navale de la Tétrarchie, et surtout de la distinguer clairement de celle de Constantin. Le problème qui se pose à propos de la flotte est donc le même que celui qui se pose à propos de l'armée de terre[699]. Seul un examen des événements maritimes de cette époque nous permettra peut-être, dans certains cas, de restituer l'évolution du dispositif naval sous la Tétrarchie et sous Constantin.

On sait que, pour rétablir la situation en Bretagne et en Gaule, dont les côtes étaient régulièrement razziées par les Francs et les Saxons, depuis le milieu du troisième siècle, Carausius, un Ménape, fut chargé, peut-être par Carin, d'un grand commandement terrestre et naval sur les deux rives de la Manche[700]. Ses rapides

[696] Jean Lydus, *De Mensibus* I, 27 (éd. Teubner) : Ὅτι ἐπὶ τοῦ Διοκλητιανοῦ ἡ πᾶσα τῶν Ῥωμαίων στρατία μυριάδες ἦν ὀκτὼ καὶ τριάκοντα καὶ ἐνακισχίλιοι καὶ ἑπτακόσιοι καὶ τέσσαρες, ναυτικὴ δὲ δύναμις ἡ ἐπὶ τῶν ἐπικαίρων χωρίων ναυλοχοῦσα ἐπί τε τῇ θαλάσσῃ τετρακισμυρίοι καὶ πεντακισχίλιοι καὶ πεντακόσιοι ἑξήκοντα καὶ δύο.

[697] A. H. M. Jones, *The later Roman Empire*, 284-602, Oxford 1964, p. 679-680. Sur l'accroissement des effectifs sous Constantin, voir aussi la fin du passage cité *supra* de Jean Lydus.

[698] *Supra* p. 553. Il s'agit naturellement d'une simple hypothèse qui n'a pour elle que sa vraisemblance.

[699] W. Seston, *Dioclétien et la Tétrarchie*, I, *Guerres et réformes*, (284-300), Paris 1946 ; D. van Berchem, *L'armée de Dioclétien et la réforme constantinienne*, Paris 1952 ; W. Seston, *Du Comitatus de Dioclétien aux Comitatenses de Constantin*, *Historia* IV, 1955 p. 284-296. Cf. aussi A. H. M. Jones, *op. cit.* p. 97 sqq.

[700] Sur cet épisode, voir *supra* p. 433 sqq., avec la bibliographie. Sur le début du commandement de Carausius, W. Seston *op. cit.* p. 74-75.

succès témoignent probablement du fait que certains des forts du *litus saxonicum* existaient déjà, mais aussi qu'une flotte de Bretagne avait été réorganisée et bien commandée[701]. Fort de cette puissance, à la fois territoriale et maritime, Carausius fit sécession et se proclama Auguste dès la fin de 286[702]. La situation sur le Rhin était si grave que Maximien, pressé par des tâches plus urgentes, fut incapable de s'occuper du problème breton avant 289 : Carausius put se créer un Empire sur les deux rives de la Manche sans être inquiété, d'autant que la puissance de sa marine lui permettait des communications faciles entre l'île et le continent, et semblait défier toute tentative de reconquête de la Bretagne[703].

De fait, le gouvernement légal ne disposait pas de flotte pour s'attaquer au Ménape, et les premières tentatives, à l'aide de bateaux nouvellement construits, échouèrent[704]. Ceci permit peut-être un accord provisoire entre les Empereurs légitimes et l'usurpateur, qui fit frapper à Londres des monnaies où il s'associait aux Augustes[705]. D'ailleurs le danger sur le Danube retenait les Tétrarques de se lancer dans de nouvelles tentatives contre Carausius.

Ce n'est qu'après l'élévation au Césarat de Constance Chlore que la situation changea, en 293. Les Panégyristes de 297 et de 310 nous ont conservé le récit des événements[706] : Constance mit d'abord le siège devant Boulogne dont il s'empara en coupant la ville de la mer, grâce à la construction d'une digue qui interdisait aux défenseurs de recevoir du secours de Carausius; la prise de la ville et la reconquête de toutes les bases continentales de l'usurpateur privèrent les rebelles de leurs points d'appui de ce côté-ci de la Manche; il fallait néanmoins disposer d'une flotte pour reprendre la Bretagne, désormais isolée mais fortement protégée par sa marine, restaurée sous Carausius.

On se résolut à construire une escadre sur les côtes de la Man-

701 *Supra* p. 433 sqq. Le succès de Carausius fut en effet immédiat, puisque Dioclétien fut *Britannicus Maximus* dès 285 (cf. S. Johnson, *op. cit.* p. 26).

702 Sur l'extension territoriale de l'Empire breton, *supra* p. 438. Sur la date, W. Seston, *op. cit.* p. 75. Cf. Eutrope IX, 13; Aurelius Victor, XXXIX, 20-21.

703 E. Demougeot, *op. cit.* II, p. 29.

704 *Pan. Lat.* II, 12 : construction de flottes sur la Moselle et sans doute le Rhin.

705 N. Shiel, *op. cit.*

706 *Pan. lat.* IV et VII. Notre récit s'appuie essentiellement sur le premier, beaucoup plus complet.

che et à l'équiper, de sorte que les opérations furent interrompues jusqu'au printemps 296, et ceci laisse penser que Constance rencontra certainement des difficultés dans ses préparatifs. Au demeurant, l'expédition ne s'annonçait pas facile : deux flottes appareillèrent, l'une de Boulogne, sous les ordres de Constance, l'autre de l'estuaire de la Seine, sous les ordres d'Asclépiodote. Le récit du Panégyriste de 297 flatte évidemment le César au détriment d'Asclépiodote qui semble pourtant avoir eu le rôle décisif : celui-ci, en effet, traversa la Manche, échappa, grâce au brouillard, à l'escadre ennemie qui l'attendait au large de Wight, et réussit à débarquer ses troupes. Là se place un épisode difficile à apprécier, puisque les soldats d'Asclépiodote, au dire du Panégyriste, mirent le feu à leur propre flotte, sûrs qu'ils étaient de la victoire[707]. Une fois débarquées, les troupes romaines battirent Allectus qui avait, entre temps, supplanté Carausius à la tête de l'Empire Breton.

Qu'advint-il des flottes victorieuses de la force navale que représentait la marine rebelle? Furent-elles maintenues en état ou négligées? La réponse à cette question est d'autant plus délicate que les sources claires font presque totalement défaut.

La *Notitia Dignitatum* ne connaît aucune escadre importante, ni en Bretagne méridionale, ni sur les côtes gauloises de la Manche : seule est mentionnée une flottille sur la Seine, qui n'est d'ailleurs pas à la disposition du *dux tractus Neruicani et Armoricani* chargé de la défense des côtes, mais à celle du maître des milices occidentales. Cette *Classis Anderetianorum* qui porte un nom dérivé de la ville d'Anderidos (Pevensey), où est abritée une garnison du *litus saxonicum*, a-t-elle été transférée de Bretagne sur le continent comme on l'a souvent affirmé[708]? Rien, à dire vrai, ne le prouve, le nom de l'unité pouvant venir d'une localité homonyme de Gaule[709]. Rien ne prouve non plus que les forts du *litus saxonicum* aient nécessairement abrité chacun une flottille[710]. La *Notitia*,

[707] S'agit-il d'une attaque de la flotte bretonne, masquée par le Panégyriste, ou du fait qu'Asclépiodote avait besoin de tous ses équipages pour livrer la bataille sur terre, comme ce fut le cas plus tard de Julien (*infra* p. 646)? Cette nécessité lui interdisait en effet de faire garder ses navires, avec le risque qu'ils tombent aux mains de la flotte ennemie. Sur ces événements, cf. *Kienast* p. 134-136.

[708] XXVIII, 20. *Supra* p. 307. Sur cette affirmation, S. Johnson, *op. cit.* p. 69 et p. 123.

[709] On a pensé quelquefois aux Andelys, cf. *supra* p. 307.

[710] *Supra* p. 433 sqq.

sur ce point, prouve qu'à la fin du quatrième siècle, tout au moins, il n'existait vraisemblablement pas d'escadre importante dans la Manche.

A quand remonte cette situation? D. Kienast a voulu voir dans diverses opérations menées en Bretagne, dans le courant du quatrième siècle, la preuve que les flottes créées par Constance dans cette région avaient subsisté[711] : C'est ainsi que Firmicus Maternus, évoquant la brève expédition de Constant en 343 sur l'Ile menacée de nouveau par la piraterie, écrit : *sub remis uestris incogniti iam nobis paene maris unda contremuit et in insperatam imperatoris faciem Britannus expauit*[712]. De même, les *Panégyriques* de Théodose parlent des combats menés par le futur Empereur avec son père, *grauissimas pugnas terra marique pugnatas*[713]. Mais quel crédit doit-on accorder à ces expressions manifestement laudatives? Ammien, en effet, nous dit qu'en 360 Lucipin fut envoyé en Bretagne pour y rétablir la situation : il arriva à Boulogne où, *quaesitis nauigiis et omni imposito milite*, il traversa et débarqua à *Rutupiae* (Richborough)[714]. L'expression employée par l'historien semble bien prouver qu'il n'y avait plus de force navale importante organisée, immédiatement disponible.

Il est probable, de toute façon, que l'expérience fâcheuse qui avait mené à la sécession de Carausius devait interdire de créer de nouveau un grand commandement sur les deux rives de la Man-

[711] *Kienast* p. 144-145 et p. 156.

[712] Firmicus Maternus, *De errore prof. relig.* XXVIII, 6; même expédition dans Libanius, *Or.* LIX, 137 sqq. La présence à Boulogne de Constant, en 343, est attestée par le *Code Théodosien* XI, 16, 5. Pour *Kienast* p. 145 les monnaies à la galère de Constant avec la légende *Fel. temp. reparatio* (*RIC* VIII p. 35) sont à mettre en relation avec cette campagne bretonne. Il faut rappeler toutefois que ces monnaies sont extrêmement fréquentes à cette époque dans l'ensemble des ateliers monétaires de l'Empire: cf. *LRBC* II, 1145, Siscia; 889-895, Aquilée; 1637-1642 et 1648-1651, Thessalonique; 2022-2023, Constantinople; 2830-2831, Alexandrie; 2295-2296, Nicomédie; 2484, Cyzique; 2620-2621, Antioche. Les mêmes monnaies furent frappées après le meurtre de Constant à l'effigie de Constance II et Gallus, entre 351 et 354 : *LRBC* II, 1198-1200, Siscia; 1667, Thessalonique. Faut-il y voir nécessairement le passage de Constant en Bretagne en 343?

[713] *Pan. Lat.* XII, 5, 2 et XII, 8, 3 (le passage cité). Allusion aussi dans Ammien XXVII, 8.

[714] Ammien XX, 1, 1 et 2, 3. Les autres exemples cités par *Kienast, loc. cit.*, Zosime IV, 35, relatif à l'usurpation de Maxime, et IV, 2, relatif au passage en Gaule de Constance III, en 407, ne sont pas explicites.

che : la *Notitia* montre que la défense des côtes était désormais confiée à un *comes litoris saxonici per Britanniam* en Bretagne, et à un *dux tractus Armoricani et Neruicani* sur le continent[715]. On ne reconstitua probablement pas, de la même façon, un grand commandement naval semblable à celui de la *Classis Britannica* du Principat, effectif sur les deux rives de la Manche.

De toute façon, les incursions franques reprirent rapidement après la victoire de Constance Chlore, peut-être précisément parce qu'il n'y avait plus unité de commandement : dès 306, Constantin fut obligé de lutter contre des pillards qui ravageaient les côtes d'Espagne; Crispus dut recommencer en 320[716], et toute l'histoire du quatrième siècle sera marquée par de semblables invasions[717]. La reprise des luttes civiles en 310-312, et le besoin que Constantin avait alors des forces navales, lui fit peut-être dégarnir les postes de la Manche[718]. Il est peu probable, dans ces conditions, qu'une importante escadre britannique ait subsisté longtemps après les opérations de reconquête menées par Constance Chlore. Il a dû y avoir encore quelques flottilles, telle celle de la Seine d'où était justement parti Asclépiodote; rien ne prouve, en tout cas, l'existence, après la Tétrarchie, d'une grande unité navale dans la Manche.

La situation est toute différente en Gaule, où la *Notitia Dignitatum* signale la présence d'une série d'escadres fluviales, inconnues sous le Principat, et à la disposition du maître des milices occidentales (*Occ.* XLII, 17 et 20-23)

In prouincia Gallia Riparensi :
Praefectus classis fluminis Rhodani, Viennae siue Arelati
Praefectus classis barcariorum, Ebruduni Sapaudiae
Praefectus militum musculariorum, Massiliae Graecorum
In prouincia Lugdunensi prima :
Praefectus classis Araricae, Caballoduno

à quoi il faut ajouter la *classis Anderetianorum, Parisiis*, que nous avons déjà signalée.

La signification de ces flottilles et la date de leur création sont liées à la question controversée de la *Gallia Riparensis*, entité que

[715] *Supra* p. 438-439.
[716] *Pan. lat.* X, 17.
[717] Voir E. Demougeot, *op. cit.* II.
[718] *Infra* p. 637.

ne connaissent pas les sources administratives du Bas-Empire, et qui n'est attestée que par ce passage de la *Notitia*. Pour A. H. M. Jones, suivi par E. Demougeot, il s'agit vraisemblablement d'un duché dioclétianique, obsolète au temps de la *Notitia*, et qui aurait été créé pour lutter contre les Bagaudes[719]. On sait en effet que Maximien eut à combattre ces paysans révoltés, au début de 286, probablement au débouché des cols des Alpes et dans les régions qui menaient d'Italie en Gaule, où le brigandage était endémique à la fin du troisième siècle[720]. La *Gallia Riparensis* recouvrirait donc un vaste secteur routier au débouché des routes alpines, entre le lac de Genève[721] et Marseille, créé non seulement pour lutter contre les Bagaudes, mais aussi pour assurer la sécurité des lignes de communications entre la Méditerranée et l'arrière du *limes* rhénan, ce qui explique la création des flottilles du Rhône et de la Saône[722]. Etant donné l'importance de ces escadres dans le transport des troupes et du ravitaillement, on doit certainement dater de la même époque la flottille du lac de Côme (*Notitia, Occ.* XLII, 9), elle aussi à la disposition du maître des milices, et qui jouait sans doute un rôle identique à celui des flottes gauloises.

Un épisode de la lutte entre Constantin et Maximien, quelques années plus tard, confirme l'existence, vraisemblable dès cette époque, des flottilles de la Saône et du Rhône : le Panégyrique de 310 (VII, 18-20) nous révèle, en effet, que, devant réduire la rébellion de l'ancien Auguste déchu qu'était Maximien, Constantin quitta en 310 le front rhénan où il se trouvait, marcha jusqu'à Châlon[723] où il embarqua son armée, et descendit la Saône et le Rhône jusqu'en Arles où devait résider Maximien, qui, entre-temps, s'était

[719] A. H. M. Jones, *The Later Roman Empire*, op. cit. p. 99. E. Demougeot, *op. cit.* II, p. 27 et 42.

[720] Sources dans E. Demougeot, *loc. cit.* p. 27.

[721] On touche ici à la question controversée des limites de la Sapaudia et de l'identification d'*Ebrudunum Sapaudiae*, Yverdon ou Yvoire (*supra* p. 308). Sur ce problème, on verra les sources réunies par E. Demougeot, *loc. cit.* p. 27 et p. 495-496, avec la bibliographie. En dernier lieu, D. van Berchem, *Encore la Sapaudia* (*Not. Dig. Oc. 42*), *Les Routes et l'histoire*, Genève, 1982 p. 275-278 : le mot *riparensis* serait une correction erronée des éditeurs.

[722] Pour G. Clemente, *loc. cit.* p. 43 n. 36, l'hypothèse formulée par A. H. M. Jones n'est pas évidente, puisque les sources administratives ne connaissent pas de duché de *Gallia Riparensis*. Il s'agirait donc d'une simple spécification géographique, sans identification officielle.

[723] Et non Cavaillon, comme l'écrit par erreur *Kienast* p. 137.

réfugié à Marseille, mieux fortifiée, et d'où, nous dit Eutrope (X, 2), le vieillard songeait à s'embarquer par mer pour rejoindre Maxence. Il est permis de penser que les flottilles utilisées par Constantin tout au long de son parcours étaient précisément celles qui avaient été créées quelques années auparavant, et dont la *Notitia Dignitatum* nous a conservé le souvenir.

Ce même texte signale aussi l'existence, sur le lac de Constance, d'une petite escadre de *barcarii*, elle aussi inconnue sous le Principat, et dépendante désormais du duc de Rhétie (*Occ.* XXXV, 32). Or nous savons que cette partie du *limes*, qui avait été très sérieusement menacée par les incursions des Alamans dans la seconde moitié du troisième siècle et même percée à plusieurs reprises[724], connaissait quelque répit depuis que Probus avait entrepris de rétablir une ligne de défense, ramenée désormais jusqu'au lac de Constance, après l'abandon des Champs Décumates. Ce fut la première Tétrarchie qui acheva cette restauration[725], et il est raisonnable, dans ces conditions, de penser que la flottille de Bregenz ou de Constance fut créée à cette époque pour assurer la protection du lac.

Sur le Rhin, nous ne disposons malheureusement pas des données de la *Notitia*, puisque la feuille correspondant aux troupes de Germanie seconde a été perdue. Toutefois, pour la période qui nous intéresse, les Panégyristes peuvent être de quelque utilité. Celui de 310 (VII, 6, 6) nous raconte que, probablement dans l'hiver 304-305[726], Constance Chlore obtint la reddition d'une foule de Germains qui avaient franchi le Rhin dans la région de Bâle grâce aux glaces qui couvraient le fleuve. Les barbares, enfermés par le dégel soudain des eaux entre deux bras du Rhin, furent assiégés par une escadre.

Le même Panégyriste nous affirme que le Rhin est couvert de navires armés, *totus armatis nauibus Rhenus instructus* (VII, 13, 1) lors des campagnes de Constantin contre les Bructères en 306. Il semble donc qu'une escadre rhénane avait été réorganisée par la

[724] Voir E. Demougeot, *op. cit.* I, p. 486 et 496, 508.

[725] H. J. Kellner, *Datierungsfragen zum spätrömischen Iller-Donau-Limes, Limesstudien*, Bâle, 1959, p. 56-57. Sur ces travaux de fortification menés par Constance Chlore, *Pan. latins*, V, 18, 4 et E. Demougeot op. cit. II, p. 37.

[726] Sur la chronologie de ces guerres alémaniques, voir désormais J. Kolendo, *La chronologie des guerres contre les Germains au cours des dernières années de la Tétrarchie, Klio*, 52, 1970, p. 197-203. E. Demougeot, *op. cit.* II, p. 37.

première Tétrarchie; c'est elle que mentionne de nouveau le Panégyriste de 313, lorsqu'il signale que Constantin avait laissé une flotte pour surveiller le fleuve pendant sa campagne d'Italie contre Maxence (IX, 3, 1). C'est aussi avec la même escadre qu'en 313 l'Empereur, revenu sur le *limes* rhénan, dégarni par son absence et attaqué par les Francs, remporta une grande victoire, et descendit guerroyer jusqu'aux bouches du fleuve, *toto Rheni alueo oppleto nauibus deuectus* (IX, 22, 6). Nous retrouverons cette escadre dans le courant du quatrième siècle, notamment lors des campagnes de Julien[727].

Sur le Danube, en revanche, l'importance relative de nos sources est inversée, puisque les textes littéraires ne font pas mention d'opérations navales sous la Tétrarchie ou sous Constantin. Il faut donc nous résoudre à étudier le seul document à notre disposition, la *Notitia Dignitatum*, malgré les difficultés d'interprétation qu'il suscite.

Les flottes de guerre mentionnées par la *Notitia* sont très nombreuses et éparpillées, mais de façon très inégales (fig. 25) : certains secteurs sont, en effet, très dégarnis, comme le cours du Danube entre *Ratiaria* et *Transmarica*, sur près de 200 kilomètres, ou le cours moyen du fleuve entre *Carnuntum* et *Florentia* sur près de 400 kilomètres. On observe, en revanche, une forte concentration dans le secteur *Lauriacum/Carnuntum* au départ des voies d'invasion traditionnelles vers l'Italie du nord; il en va de même à l'embouchure de la Save et de la Drave, départ des voies de pénétration vers Sirmium, l'Illyricum central et l'Italie; enfin, dans la région des Portes de Fer, face au Banat, point faible traditionnel du dispositif romain dans ces régions, et départ des voies d'invasion vers la Grèce du nord. Des flottilles isolées se trouvent à *Transmarica* et en Scythie mineure. Le dispositif naval, on le voit, est irrégulièrement concentré. Il est en outre fort morcelé, puisqu'aux grandes unités du Principat ont succédé des flottilles qui ont un rayon d'action très limité, et sont aux ordres des ducs frontaliers, sur le même plan que l'armée de frontière. La *Notitia Dignitatum* révèle donc un système qui s'est figé, et dont les flottes ont incontestablement perdu la mobilité qui était la leur sous le Principat : elles participent à la défense d'un secteur, et leur multiplication ne doit pas faire illusion, contrairement à ce

[727] Sur les campagnes tétrarchiques, *Kienast*. p. 137 n. 33.

que croyaient C. Courtois ou G. Gigli qui pensaient que le Bas-Empire avait privilégié le rôle des escadres fluviales[728].

A quand remonte ce système? Les dénominations des flottilles danubiennes sont multiples : certaines portent des épithètes gentilices, la plupart sont dotées d'épithètes toponymiques qui font référence, soit à une région, soit à un cours d'eau, soit à une ville. Il n'est pas inutile de tenter de les classer dans un tableau :

Nom de l'escadre	Base	Duché	Référence
Classis Histrica	Carnuntum Vindobona Florentia Mursa Aegeta Viminacium	Pannonie I Valérie rip. Pannonie II Dacie rip. Mésie I	Occ. XXXIV, 28 Occ. XXXIII, 58 Occ. XXXII, 52 Occ. XLII, 42 Occ. XLI, 38
Classis Pannonica I *Pannonica* II	Seruitium [1] Siscia Aegeta [2]	Pannonie II Savia Dacie rip.	Occ. XXXII, 55 Occ. XXXII, 56
Classis Flauia I *Flauia* II	Sirmium Graio [3]	Pannonie II Pannonie II?	Occ. XXXII, 50 Occ. XXXII, 51
noms de villes *classis Arlapensis* *classis Maginensis* *classis Lauriacensis* *classis Stradensis* / *Germensis* *classis Ratianensis*	Arlape Commagenae Lauriacum Margum Ratiaria	Norique rip. Norique rip. Mésie I Dacie rip.	Occ. XXXIV, 42 Occ. XXXIV, 43 Or. XLI, 39 Or. XLII, 43
classis musculorum Scythicorum [4]	Inplateypegis	Scythie min.	Or. XXXIX, 35
Naues amnicae	Transmarica	Mésie II	Or. XL, 36

[1] Localité sur la Save, inconnue.

[2] La flotte est appelée *classis Aegetensium siue secundae Pannonicae, nunc Siscia* : les changements de noms ne sont pas clairs : il peut s'agir de l'ancienne flotte de Pannonie, basée à Aegeta dans un second temps, au-delà des Portes de Fer, et ramenée à Siscia peu de temps avant la rédaction de la *Notitia*. Ou cet *Egeta* est-il une localité inconnue de Pannonie?

[3] Localité inconnue, sans doute sur la Save ou la Drave.

[4] Le texte de la *Notitia* porte «*Praefectus ripae legionis primae Iouiae cohortis... et secundae Herculiae musculorum Scythicorum et classis, Inplateypegiis*» que Mommsen amendait en «*et classis musculorum Scythicorum*». La localisation de la base n'est pas connue.

[728] *Courtois, loc. cit.*; G. Gigli, *art. cit. supra*.

En ce domaine comme en d'autres, la *Notitia* nous révèle, semble-t-il, une stratification chronologique des forces de l'Empire tardif : nous reconnaissons, en effet, la vieille *Classis Pannonica* réduite à peu de chose après les bouleversements du troisième siècle, divisée en deux dans un second temps. Nous constatons aussi l'existence d'une *classis musculorum* sur le Bas-Danube, associée à des troupes qui portent les épithètes «jovienne» et «herculienne», installées lors de la réorganisation du *limes* scythique sous Dioclétien[729]. Dans cinq des duchés frontaliers, nous trouvons un détachement d'une *Classis Histrica*, littéralement la «flotte danubienne». Le fait que ces escadres portent un nom identique malgré leur éparpillement laisse penser, compte tenu de ce que nous savons des habitudes du Bas-Empire, que cette *Classis Histrica* doit être antérieure au morcellement de la défense et à l'organisation ducale. Or les premiers duchés connus sur le Danube moyen ne semblent pas antérieurs à 295, date de la création de la province de Valérie. Encore n'est-on nullement certain que l'ensemble de ce secteur ait reçu des ducs régionaux avant la fin de la Tétrarchie[730]. Il nous semble logique de conclure, dans ces conditions, que la création de la *Classis Histrica* remonte au début de la Tétrarchie, et que l'escadre fut morcelée en un second temps, qui reste à déterminer.

L'épithète de *Flauia*, appliquée à deux flottilles de Sirmium et de Graio, remonte très certainement à la dynastie constantinienne, sans qu'il soit possible d'être plus précis, puisque tous les membres de la famille impériale, de Constance Chlore à Constance II ont porté ce gentilice. Toutefois malgré l'opinion de D. Hoffmann, qui pense que la création des troupes «flaviennes» n'est pas postérieure à Constance Chlore[731], il nous semble que cet avis doit être considéré avec prudence, puisque le César de Maximien n'a jamais eu à gouverner la Pannonie seconde, sauf pendant les quelques mois où il fut Auguste. En outre, Constantin n'a pas été en possession de cette région avant 316[732]. Dans ces conditions, il nous semble plus raisonnable de repousser la création de ces deux flottes

[729] E. Popescu, *Epigraphische Beiträge zur Organisation des skythischen Limes im 4-6 Jahrhundert, XI. Limeskrongress*, Budapest 1977, p. 441-450.

[730] A. H. M. Jones, *op. cit*, p. 44; E. Demougeot, *op. cit.* II, p. 47-50.

[731] D. Hoffmann, *op. cit.* II, p. 93 n. 238.

[732] Sur cette date de 316, et non celle de 314 plus traditionnelle, voir P. Bruun, *Studies in Constantinian chronology*, New York, 1960.

«flaviennes», après cette date, peut-être aux années 316-324, que Constantin passe presque continûment à *Sirmium*, renforçant le dispositif militaire dans cette région, vitale tant pour ses futures luttes contre Licinius que pour parer au danger Sarmate qui recommence en 322[733]. Or c'est précisément à *Sirmium* que nous trouvons une de ces deux flottes, la Save permettant en outre d'assurer les communications et le ravitaillement vers l'ouest et l'Italie.

Il est, en revanche, infiniment plus malaisé de situer chronologiquement la création des autres flottes, dont les noms sont totalement «incolores» et sans signification particulière. Remarquons toutefois qu'elles constituent de petites unités, fixées sur un point particulier du *limes*, et fragmentées. Or ce sont là des caractéristiques que l'on reconnaît volontiers à l'armée de frontière constantinienne[734]. Ces escadres couvrent en outre des secteurs où l'œuvre de Constantin s'est fait particulièrement sentir : l'archéologie, en effet, malgré ses efforts, a reconnu assez peu de reconstructions dioclétianiques dans les régions du Danube moyen, tandis que les fortifications constantiniennes semblent particulièrement nombreuses[735]. Dans la région des Portes de Fer, par exemple, nous trouvons une escadre à *Margum* et une autre à *Ratiaria* qui viennent doubler les flottes tétrarchiques de *Viminacium* et d'*Egeta*; si notre raisonnement est correct, Constantin accomplit de grands travaux et concentra de nombreuses troupes à partir de 322, pour faire face à la pression des Goths qui poussaient les Taifales vers les territoires romains[736]. De même, le *limes* de Mésie Seconde fut-il lui aussi affecté par les reconstructions de Constantin, notamment au moment de la reconquête de l'ancienne *Dacia Maluensis*

[733] A. Mocsy, *Pannonia and upper Moesia*, Londres et Boston, 1974, p. 277. Sur un second séjour à Sirmium de Constantin, et son œuvre de consolidation du *limes* face aux Sarmates, à partir de 326, E. Demougeot, *op. cit.* II, p. 66 et A. Mocsy, *op. cit.* p. 279. Les deux flottes «flaviennes» pourraient aussi avoir été créées à ce moment.

[734] D. van Berchem, *op. cit.*

[735] Moscy, *op. cit.* p. 280 pour la *ripa Sarmatica*; E. Demougeot *op. cit.* II, p. 52 pour la frontière de Norique ripaire. Importantes restaurations tétrarchiques, en revanche, sur le *limes* du Banat, d'après N. Gudea, *Befestigungen am Banater Donau-Limes aus der Zeit der Tetrarchie, IX. Limeskongress*, Mamaia, 1974, p. 173-180.

[736] Mocsy *op. cit.* p. 279. E. Demougeot *op. cit.* II p. 70.

après 328[737]. Peut-être est-ce à cette époque qu'il faut faire remonter la création de la flottille de *Transmarica*.

Il nous semble donc que sur le Danube, comme d'ailleurs en bien d'autres secteurs du *limes*, la réorganisation de la marine s'est effectuée en deux temps : à une phase tétrarchique qui crée une grande unité, la *Classis Histrica*, à côté des restes de l'ancienne *Classis Pannonica* du Haut-Empire, succède une phase probablement constantinienne, (mais on n'a pas de certitude formelle) qui morcelle les unités existantes, les fixe dans des secteurs frontaliers, et crée de nouveaux corps superposés aux précédents, selon un processus tout à fait identique à celui qui se passe pour les troupes de frontière de l'armée de terre[738].

En Méditerranée aussi cette période voit une importante transformation du dispositif naval. Les flottes italiennes, on l'a vu, n'ont pas disparu : celle de Misène est encore signalée dans une inscription de 302[739]. C'est elle certainement qui opère en Afrique lors de l'usurpation de L. Domitius Alexander, puis lors de la reconquête de cette province par Maxence. Zosime, en effet, mentionne un curieux épisode à propos de ces événements : après avoir rompu avec son père, Maxence fit présenter son portrait en Afrique; mais ce territoire, qui avait fait partie de la *pars imperii* de Maximien, refusa de reconnaître le fils rebelle du vieil Empereur, et éleva à la pourpre L. Domitius Alexander, vicaire du diocèse d'Afrique[740]. Maxence envoya alors une flotte contre les trou-

[737] E. Demougeot, *op. cit.* II, p. 66-8. E. Popescu, *art. cit. supra.*

[738] Reste le problème insoluble des *milites liburnarii* mentionnés par la *Notitia*, principalement en Norique ripaire (Occ. XXXIV, 26, 27, 37, 40, 41 ; Or XL, 28) : s'agit-il de soldats de la flotte, qui possédaient des bateaux, ou d'anciens marins intégrés dans l'armée de terre, à l'image des *legiones classicae* du Haut-Empire?. Nous pencherions plutôt pour la seconde hypothèse : dans la mesure où la *Notitia*, particulièrement dans ces régions, cite de nombreuses flottes (*classes*), il n'y a pas de raison de penser que le mot *classis* a été omis dans le cas des *liburnarii* ; au demeurant, ceux-ci sont constitués en *legiones* de l'armée de terre, recrutées très certainement à l'époque tétrarchique (Ritterling, *RE* art. *legio* ; D. Hoffmann, *op. cit.)*. Il y a donc de fortes chances pour que ces soldats n'aient plus rien à faire avec la marine.

[739] *CIL* X, 3343.

[740] Zosime II, 12. Zosime écrit que les soldats d'Afrique refusèrent de reconnaître Maxence en raison de leur affection pour Maximien Galère; comme le fait remarquer justement F. Paschoud dans son commentaire (p. 199), il doit s'agir d'une confusion avec Maximien Hercule, qui avait auparavant été le maître de l'Afrique du nord.

pes de son rival qui, selon Zosime, s'enfuirent vers Alexandrie, mais durent se replier par mer à Carthage, devant la flotte de Maxence.

Le récit de cet événement a été fortement contesté, notamment par E. Albertini et Groag[741], car les mouvements par mer des Africains se comprennent assez mal, et peut-être Zosime a-t-il mélangé les deux épisodes. O. Seeck considérait toutefois la narration de Zosime comme authentique, pensant que les troupes de L. Domitius Alexander ne pouvaient gagner la Gaule tenue par Constantin, à cause de la flotte de Misène qui dominait la Méditerranée centrale pour Maxence; elles auraient ainsi cherché à faire leur jonction avec celles de l'Orient, obéissant à Galère, et donc opposées, elles aussi, à Maxence[742].

L'épisode reçoit quelque crédibilité du fait que l'alliance entre Constantin et L. Domitius Alexander est désormais bien attestée par une inscription de Sardaigne[743]. On doit donc considérer le récit de Zosime comme authentique, même si l'ordre des événements et l'explication qu'en donne l'auteur laissent à désirer. De toute façon, Maxence en 310 ou 311 réussit à reconquérir l'Afrique, certainement avec l'aide de la flotte de Misène[744]. De ce récit ressortent pour nous deux faits fondamentaux : les flottes italiennes ont toujours une puissance militaire réelle. Elles obéissent à Maxence qui tient la péninsule.

Lorsqu'en 312 Constantin entreprend la reconquête de l'Italie, il n'est pas non plus démuni de moyens navals; le Panégyrique de 313 nous apprend, en effet, que Constantin commença sa campagne par une vaste opération de sa marine : *tu et Alpes gradu et classibus portus italicos occupasti. Recuperauit ille (Constantius) Britanniam, tu nobilissimas Africi maris insulas*[745]. Il est fort pro-

[741] E. Albertini, *Les troupes d'Afrique et leur prétendu mouvement vers l'Egypte en 308, Mélanges Maspéro*, II p. 252-256; Groag, *RE*, XIV, 2440-2442 *s. v. Maxentius*.

[742] Seeck, *RE, s.v. L. Domitius Alexander*.

[743] G. Sotgiu, *Iscrizioni latine della Sardegna*, I, Padova, 1961, nº 372, p. 241, et surtout H.-G. Pflaum, *L'alliance entre Constantin et L. Domitius Alexander, BAA*, I, 1962-1965, p. 159-161.

[744] Sur la controverse à propos de la date, A. Chastagnol, *Fastes de la préfecture de Rome au Bas-Empire*, 1962, p. 54-56; P. Salama, *Les trésors Maxentiens de Tripolitaine, Libya Antiqua*, III-IV, 1966-1967, p. 21-27; *A propos de l'usurpateur africain L. Domitius Alexander, Mélanges Byvank, Bulletin van de antike Beschawing te's Gravenhage* 1954, p. 67-74.

[745] *Pan. lat.* IX, 25, 2. *Kienast* p. 137-138.

bable, dans ces conditions, que Constantin, pendant son séjour en Gaule méridionale de 310 à 312, en a profité pour effectuer d'importantes constructions navales, et peut-être faire revenir une partie de la flotte qui avait servi à son père pour reprendre la Bretagne. L'attaque par surprise des ports italiens de la mer Tyrrhénienne était destinée à interdire les mouvements de la flotte de Misène.

Ces épisodes de la lutte entre Constantin et Maxence éclairent, à notre avis, le sort des flottes italiennes après la victoire du Pont Milvius. On sait, en effet, que les escadres de Misène et de Ravenne perdent, après cette date, leur épithète de *praetoria*, qui a disparu dans la *Notitia Dignitatum*. Cette suppression est liée, naturellement, à la disparition du prétoire en tant que garde impériale[746]. Dans la mesure où il n'y avait plus de troupes «prétoriennes» attachées à la personne du Prince, il ne pouvait plus y avoir non plus de flotte «prétorienne». Cette mesure correspond toutefois certainement, pour les escadres italiennes qui ont soutenu Maxence contre Constantin, à un châtiment, accompagné très certainement d'une épuration et d'une réorganisation.

Pour autant, les forces navales dont disposait Constantin n'étaient pas destinées à rester toutes dans les bases italiennes : lorsque reprend la guerre civile, contre Licinius cette fois, nous les trouvons concentrées en Grèce, au dire de Zosime, II, 22, au Pirée, puis à Thessalonique. Mais cette flotte, dont la seule étude du récit de Zosime n'avait pu nous apprendre si elle était créée de toute pièce pour la circonstance, ou simplement équipée à partir d'escadres déjà existantes[747], nous apparaît maintenant, à travers les divers événements de cette époque, comme la flotte occidentale qui a permis à Constantin de s'emparer des ports italiens douze ans plus tôt. Grossie des *classes* de Misène et de Ravenne sans doute réorganisées, elle permet de nouveau à Constantin de lutter pour la possession de l'Empire entier.

De quelles forces dispose en revanche Licinius? Le texte de Zosime, on l'a vu, parle d'escadres venues d'Egypte, de Phénicie,

[746] Voir M. Durry, *op. cit.* p. 394. Signalons toutefois, que l'usage a dû conserver longtemps encore le titre de *praetoria* aux flottes : en 375-378, un milliaire trouvé au sud de Ravenne compte la distance *De cl(asse) pr(a)e(toria) Rauenn(atium)* cf. *AE* 1975, 402. G. Susini, *Interpretazioni e deperimento di un'iscrizione antica; l'esempio del miliaro di Campiano, Archeologia classica*, XXV-XXVI, 1973-1974 p. 713-717.

[747] *Supra* p. 589.

d'Asie ionienne et dorienne, de Chypre, de Carie, de Bithynie et d'Afrique. Pour C. Courtois, il s'agissait de constructions[748]. Pour D. Kienast, en revanche, cette énumération donne le dispositif tel qu'il avait été recréé par la Tétrarchie[749]. Il est impossible de décider absolument, dans la mesure où les sources ne nous permettent pas, pour l'Orient, de suivre l'évolution de la politique maritime de la Tétrarchie à Constantin, ainsi que nous avons pu le faire pour l'Occident. On peut toutefois avancer quelques remarques : compte tenu de ce que nous entrevoyons de la restauration navale entreprise par la Tétrarchie en Occident, et sur les grands fleuves européens, il serait bien étrange que Dioclétien n'ait pas tenté une politique semblable en Orient, et que les 45.562 marins dont nous parle Jean Lydus aient tous été concentrés en Occident ou sur le Danube, d'autant que c'était en Orient que les flottes du troisième siècle avaient le plus souffert. On n'oubliera pas, en outre, que la Tétrarchie avait réussi à reprendre pied dans le Bosphore Cimmérien, comme l'atteste une inscription[750], ce qui suppose l'existence d'une flotte. Il est impossible de savoir si cette flotte avait des bases dans le Pont-Euxin, ou si elle venait de Méditerranée; rappelons toutefois que Dioclétien avait installé sa capitale à Nicomédie, dans ces détroits si souvent menacés par les Barbares pendant la grande crise du troisième siècle. On peut penser, dans ces conditions, que la flotte de 30 navires qu'envoient les Bithyniens à Licinius, en 324, n'est ni une invention de Zosime, ni une création nouvelle de l'Empereur d'Orient; de même la présence d'escadres de Phénicie, c'est-à-dire de Syrie, et d'Egypte, dans l'armada de Licinius est corroborée par les sources du quatrième siècle[751]. Il

[748] *Supra* p. 588.
[749] *Kienast* p. 131.
[750] B. Latyschev, *Inscriptiones antiquae orae septentrionalis Pontis Euxini graecae et latinae*, I, Hildesheim, 1965², I n° 656 :

AA·VVGG
N·BB·CC·
ΛA
ERAMILITARE
VI·PROTECTO
– – – – – –

Voilà comment B. Latyschev transcrit ce texte d'interprétation incertaine. Quelle que soit sa signification, on reconnaît bien une dédicace à deux Augustes et deux Césars, donc une inscription tétrarchique.

[751] *Supra* p. 590 sqq.

est impossible, en revanche, de se prononcer avec certitude pour les forces navales de Chypre, de Carie, d'Afrique (?), d'Ionie ou d'autres parties de l'Asie Mineure, dans la mesure où aucune autre source antérieure ou postérieure ne vient corroborer le récit de Zosime. Il serait donc imprudent de vouloir restituer le dispositif naval de la Tétrarchie en Orient à partir du seul texte de l'*Histoire Nouvelle*. On pensera toutefois, que, même s'il a pu faire appel à des constructions neuves, comme le pensait C. Courtois, Licinius disposait de forces toutes prêtes certainement non négligeables, héritées des escadres du Haut-Empire et de la Tétrarchie, mais selon une filiation que nous ne pouvons plus reconnaître.

Il est impossible naturellement, de ne pas penser, dans le récit de la bataille de 324, aux réminiscences historiques et littéraires qui font de cette victoire de Constantin sur Licinius, de l'Occident sur l'Orient, un nouvel Actium. Toutefois, au-delà des inexactitudes du récit, du vocabulaire archaïsant et imprécis de Zosime, de l'image désormais stéréotypée d'une flotte équipée d'unités légères contre une lourde armada, une réalité nouvelle transparait : l'apparition d'un type nouveau de bateaux à un seul rang de rames probablement[752]. Même si ce texte ne doit pas être pris au pied de la lettre, même si les unités à deux rangs de rames n'ont probablement pas disparu, on voit décliner l'importance des navires plus gros comme la trière. S'agit-il d'une décadence navale?

Un des problèmes fondamentaux de l'armée du Bas-Empire, on le sait, est celui du recrutement. Or, quelle que soit l'importance de la marine, elle vient naturellement après les besoins de l'armée de terre, plus immédiatement utilisée face aux barbares. Il s'ensuit que, malgré la restauration tétrarchique, la marine manque d'hommes; c'est le sens, très certainement, de ce passage mystérieux dans lequel, quelques années plus tard, sous Constance, l'*Anonymus de rebus bellicis* suggère à l'Empereur d'utiliser la force animale pour faire mouvoir les liburnes[753]. Au-delà de l'utopie transparaît, dans ce passage comme dans l'ensemble de l'ouvrage, la nécessité de remplacer les hommes, rares et coûteux, par des machines.

Il n'est pas impossible que ce problème se soit déjà posé à Constantin : le récit de Zosime dit qu'il disposait de 10.000 hom-

[752] *Supra* p. 123.

[753] A. E. Thompson, *A Roman reformer and inventor*, Oxford 1952, XVII, p. 102. Sur la date, S. Mazzarino, *Aspetti sociali del quarto secolo*, Rome 1961, p. 99-100.

mes pour sa marine[754]; or à raison de 200/220 hommes par trière, Constantin aurait disposé de 45 à 50 unités : il valait sans doute mieux disposer des 200 navires légers qu'il pouvait aligner au jour de la bataille, célébrée par plusieurs émissions monétaires où figure une victoire, le pied sur la proue d'une galère[755].

Le récit de Zosime est muet sur la suite des événements maritimes, de sorte que l'évolution du dispositif naval en Orient, après la victoire de Constantin, nous échappe quelque peu. Nous avons vu l'existence des escadres de Séleucie et d'Egypte dans le courant du quatrième siècle; il est probable qu'une partie de la flotte victorieuse retourna à Misène[756] ou à Ravenne, où la *Notitia* la place encore à la fin du quatrième siècle. Mais d'où proviennent les escadres de l'Empire oriental, régulièrement mentionnées dans les sources postérieures[757]? Il nous paraît probable que la création de Constantinople dans cette région si menacée des détroits, si essentielle au commerce de l'Empire avec les régions pontiques, a entraîné l'établissement d'une grande base navale où nous retrouverons plus tard la flotte byzantine[758].

La cinquantaine d'années qui sépare l'avènement de Dioclétien de la mort de Constantin a donc été tout aussi décisive pour la création de la marine du Bas-Empire que pour celle de l'armée de terre. Bien que nos sources soient encore plus fragmentaires que dans le cas de l'*exercitus*, on devine une évolution comparable, en deux temps, avec une restauration sous la Tétrarchie, accompagnée de la création de nouvelles escadres, et une modification très sensible, due à Constantin, qui morcelle certaines flottes, en établit d'autres, notamment en Orient. Si les détails de cette évolution ne sont pas toujours assurés, la réalité du processus nous paraît certaine : la marine tardive, sensiblement différente de celle du Principat, plus localisée, plus morcelée, moins mobile, disposant d'uni-

[754] *Supra* p. 587. Ce chiffre, au passage, laisse supposer que l'Orient disposait, une fois de plus, de l'ensemble des forces navales, si l'on s'en tient aux effectifs tétrarchiques de Jean Lydus, *supra* p. 623.

[755] *LRBC* I, n° 71, Trèves (330-5); *RIC* VII n° 301, p. 332 (327-333); *RIC* VII, n° 342, p. 337, Rome (333-335).

[756] En 324 est reconstruit l'aqueduc qui menait l'eau à Misène, signe que la flotte était encore présente sur la base. Cf. I. Sgobbo, *art. cit. supra* p. 192.

[757] *Supra* p. 590 sqq.

[758] *Supra* p. 265 sqq. *Kienast* p. 143-144. Sur les monnaies et la proue qui serait le symbole du port de Constantinople, M. R. Alföldi, *Die Constantinische Goldprägung*, Mayence, 1963 p. 150.

tés plus légères, plus engagée dans la défense locale, est née de la réforme tétrarchique revue par Constantin.

DE LA MORT DE CONSTANTIN À LA FIN DU QUATRIÈME SIÈCLE

Que sont devenues les flottes de guerre léguées par Constantin à ses fils? Nos renseignements deviennent de plus en plus fragmentaires et imprécis, à mesure qu'on avance dans le quatrième siècle, de sorte qu'il semble impossible de dessiner les contours d'une politique navale. On peut, tout au plus, constater l'activité de la marine à certains moments privilégiés.

Les flottes méditerranéennes, comme sous le Principat, n'apparaissent guère dans nos sources tardives qu'à l'occasion des crises internes de l'Empire : c'était déjà vrai de l'époque tétrarchique ou de la lutte contre Licinius; c'est encore le cas lors de l'usurpation de Magnence, de celle de Procope, de Firmus, de Maxime ou de Gildon. En dehors de ces épisodes, les historiens antiques ne leur prêtent pas plus d'attention que ne le faisaient Tacite ou Dion Cassius. On n'en conclura pas pour autant que ces escadres jouent un rôle purement «policier» et que leur importance militaire est devenue secondaire : à cet égard, les remarques que nous faisions pour le Principat valent toujours pour le Bas-Empire[759]. Les flottes fluviales, en revanche, sont, à cause de leur position géographique, au contact des invasions et liées toujours, dans nos sources, à des événements militaires.

Les escadres méditerranéennes sont mentionnées de nouveau, après la bataille de 324, lors de la lutte de Constance contre Magnence : le premier éloge de Constance par Julien César signale, en effet, que l'Auguste rassembla en Orient une grande flotte, augmentée de constructions navales importantes, et s'empara en 352 de toute l'Italie du sud, de l'Afrique et de l'Espagne, après la bataille de Mursa : il voulait de la sorte couper le ravitaillement en blé de son adversaire et le prendre à revers, alors que ce dernier tenait les cols qui conduisent d'Illyricum en Italie, et que la campagne de 351 avait montré la difficulté de gagner la Péninsule uniquement par voie de terre[760]. En même temps, Constance aména-

[759] *Supra*, deuxième partie.

[760] Julien, *Or.* I, 31, 33, 35 (Budé) (= Hertlein 47, 50, 53); III, 19 (Budé) (= Hertlein II, 95).

geait le port de Séleucie de Piérie[761]. Julien, de son côté, quelques années plus tard, équipait un nouveau port à Constantinople[762]. Les successeurs de Constantin ont donc très certainement suivi le fondateur de la dynastie dans sa politique navale, en renforçant les flottes orientales, tout particulièrement, sans doute, celle de la nouvelle capitale. C'est elle qui, probablement, force l'entrée du port de Cyzique en 365, lorsque Procope s'empare de la ville[763]. Les escadres orientales sont présentes, très certainement, dans le Pont-Euxin où la Chersonèse Taurique est solidement fortifiée[764], et où les forts de Colchide sont occupés[765], opérations qui, comme sous le Principat, ne peuvent se concevoir sans la présence d'une forte escadre.

Lors de l'usurpation de Maxime en 388, Théodose envoie une flotte qui ramène Valentinien II en Italie; comme elle part de Constantinople, il s'agit très certainement de l'escadre qui y est normalement basée[766]. On la retrouve en 400, aux ordres de Fravitta pour lutter contre Gainas[767]. Les flottes orientales maintiennent donc, après Constantin, leur capacité opérationnelle, et la politique suivie depuis la Tétrarchie a permis de constituer en Orient une importante puissance navale.

Pourtant la piraterie reparaît, et, comme toujours, c'est en Isaurie qu'elle se manifeste : dès 354, des montagnards, descendus de leurs nids d'aigle, recommencent leurs pillages, surprenant les bateaux au mouillage, la nuit, dans les criques[768]. Il fallut, pour les réduire, détacher le comte d'Orient, Nebridius, avec de fortes troupes[769], mais les résultats furent incomplets puisque les raids recommencèrent cinq ans après. La politique de pacification fut de nouveau insuffisante, et, dès 368, les Isauriens reprirent leurs déprédations[770]. D'autres incursions sont signalées par Zosime en

[761] Julien, *Or.* I, 33 (Budé). *Kienast* p. 146.

[762] *Supra* p. 268.

[763] Ammien XXVI, 8, 8.

[764] B. Latyschev, *op. cit.* I, 449 = *AE* 1908, 178.

[765] *Supra* p. 261.

[766] Zosime IV, 45; Diverses monnaies à la galère sont frappées sous Théodose. cf. *Kienast* p. 152. *LRBC*, II, 1062.

[767] Zosime V, 20-21.

[768] Ammien XIV, 2.

[769] Sur ces événements et ceux qui suivent, J. Rougé, *L'Histoire Auguste et l'Isaurie, art. cit.*

[770] Ammien XIX, 13.

377 puis à l'extrême fin du quatrième siècle[771]. Selon Philostorgue, ces pirates ravagèrent l'ensemble des côtes du bassin oriental, et poussèrent même jusqu'au Pont quelques années plus tard[772].

Cette insécurité maritime, toutefois, n'est pas de la responsabilité de la marine militaire, puisque les Isauriens habitent une région inaccessible, très difficile à réduire par voie de terre; leur bases sont donc quasiment inexpugnables, ce qui explique la permanence de leurs raids, qui ne se limitent d'ailleurs nullement à la mer, puisque les sources montrent que les villes de l'intérieur et diverses provinces d'Asie étaient régulièrement menacées. Il fallut créer une région militaire spéciale, sous les ordres d'un comte d'Isaurie, pour occuper les places fortes de la région et maintenir un minimum de sécurité, bien que la campagne et la montagne fussent laissées ouvertes[773]. Cette reprise de la piraterie cilicienne n'est donc, pas, en soi, la preuve d'une décadence de la marine orientale, mais le signe de l'incapacité de l'Empire à faire alors régner la paix à l'intérieur même des régions qu'il contrôlait directement. Le problème n'avait d'ailleurs jamais été complètement réglé depuis les victoires de Pompée.

En Occident, nos sources sur les flottes militaires méditerranéennes sont plus imprécises : certes, nous disposons d'une inscription de Misène où est encore mentionné, dans le courant du quatrième siècle, un *praefectus classis*, que nous retrouvons dans la *Notitia*[774]. L'Empire occidental dispose encore de navires de guerre en 388, puisque Maxime envoie Andragathios avec des vaisseaux longs en mer Adriatique, pour s'opposer à l'arrivée de la flotte orientale de Théodose, qui ramène Valentinien II[775]. On ne saurait dire avec précision, toutefois, si ce sont des bateaux de guerre qui emmènent le comte Théodose en Afrique lors de la rébellion de Firmus, en 373 : l'hypothèse, malgré tout, est probable, puisque le père du futur Empereur s'embarque en Arles, où existait depuis la Tétrarchie une flotte de guerre[776]. On n'est pas non plus très sûr que l'escadre de Stilichon qui part de Pise pour reconquérir l'Afrique de Gildon, appartienne à la marine militaire,

[771] Zosime IV, 20, 1; V, 15-20.
[772] Philostorgue, *Hist. eccl.* XI, 8.
[773] *Notitia Dignitatum, Or* XXIX; J. Rougé, *art. cit.* p. 301-315.
[774] *CIL* X, 3344; *supra* p. 594.
[775] Zosime IV, 46.
[776] Ammien XXIX, 5, 5. *Supra* p. 630.

quoiqu'on puisse le penser puisque Claudien, dans son poème, évoque les rostres qui fendent les flots[777]. Bloqué à Ravenne en 410, Honorius y dispose encore de nombreux vaisseaux, qu'il songe à utiliser pour se dégager et gagner l'Orient[778]. Il nous paraît probable, par conséquent, que l'Empire d'Occident disposait encore, vers la fin du quatrième siècle, d'une puissance navale non négligeable en Méditerranée.

Sur les fleuves, les flottes sont relativement moins fréquemment mentionnées, surtout à la fin du quatrième siècle. L'escadre rhénane est, en fait, connue surtout grâce aux opérations de Julien contre les Alamans et les Francs, de 356 à 359. Le *limes*, en effet, avait été fortement dégarni après l'usurpation de Magnence, et les frontières, vidées de leurs troupes, étaient percées par les Barbares[779]. Julien, à plusieurs reprises, eut à mener de rudes campagnes pour rétablir la situation, et les *lusoriae* de la flottille rhénane sont mentionnées lors de ces opérations : elles servaient essentiellement à permettre des débarquements sur les arrières de l'ennemi[780]. Il semble toutefois, qu'elles n'aient pas été très nombreuses[781], et, qu'en outre, leur rayon d'action ne se soit pas étendu à la Germanie première. Dans ce secteur, en effet, le César, dans son offensive de 357, doit utiliser de simples barques lorsqu'il veut passer le fleuve, ou même remonter à Mayence pour prendre le pont[782]. On trouvera toutefois, sous Valentinien Ier, la flotte au sud de *Mogontiacum* (Mayence), à Speyer[783]. Après cette date on n'entend plus parler de l'escadre rhénane.

Sur le Danube, nos sources sont quasiment muettes; certes, nous voyons quelquefois des bateaux véhiculer des soldats sur le

777 Claudien, *I cons. Stil.* 333; *bell. Gild.* 417, 489 sqq. 518 sqq. Le passage où Claudien parle des rostres est au vers 490. Cf. Zosime V, II. On mentionnera aussi l'expédition navale de Stilichon contre les Wisigoths de Grèce : Claudien, *IV cons. Hon.* 460-461; *Laud. Stil.* 1, 173-174. Cf. E. Demougeot, *op. cit.* II, p. 166.

778 Zosime VI, 8.

779 E. Demougeot, *op. cit.* II, p. 82-92.

780 Ammien, XVII, 1, 4, XVIII, 2, 13. Sur les opérations navales de Julien pendant cette période, voir aussi *Pan. Lat.* VII, 6, 4; Ammien, XVII, 2, 3. Quant au transport de blé venu de Bretagne en remontant le fleuve, pour ravitailler les troupes, il s'effectua sur des bateaux frumentaires, peut-être en payant tribut aux Francs qui tenaient les bouches du fleuve (Zosime, III, 5, 2; Julien, *ad SPQ Athenensium, or.* V, 280; Libanius, *or.* XVIII, 83 et 87).

781 Ammien XVIII, 2, 12.

782 Ammien XVI, 11, 8-9; XVIII, 1, 2; cf. *Kienast* p. 147.

783 Symmachus, *Laud. in Valentinianum*, II, 28. *Supra* p. 298.

fleuve, mais on ne saurait dire si ces vaisseaux appartiennent vraiment aux forces militaires[784]. L'existence des flottilles, jusque vers la fin du quatrième siècle, est toutefois attestée : Zosime, dans un développement quelque peu grossi, signale une opération menée par des bateaux de guerre contre les Greuthunges qui essaient de passer le fleuve sur des troncs d'arbres creusés. A cette occasion, la supériorité de la flotte romaine, plus lourde, mieux armée, mieux commandée, est éclatante : les Barbares, profitant d'une nuit sans lune, tentent un passage en force sur la rive romaine. Secrètement prévenu, le général romain, Promotus, avait disposé une flotte le long de la berge, proue en avant, à l'ancre, tandis qu'il patrouillait avec d'autres bâtiments sur le fleuve. Les Greuthunges furent ainsi pris entre deux feux, écrasés d'un côté par la hauteur des navires romains qui manœuvraient, et assaillis par les traits de ceux qui se trouvaient le long de la rive et formaient une véritable muraille. Cette victoire fut célébrée à Constantinople par un triomphe de Théodose et d'Arcadius, le 12 octobre 386, et l'érection d'une colonne commémorative, sur le modèle de celle de Trajan, au milieu du *forum Tauri*[785].

Nous voyons en outre apparaître sur l'Euphrate une de ces éphémères mais puissantes flottes qui accompagnent les grandes campagnes vers l'Iran : ce fut le cas sous Trajan, puis sous Septime Sévère, et Julien, à son tour, renouvela l'entreprise : il construisit entre 1.000 et 1.100 navires de charge, protégés par 50 navires de guerre, l'ensemble rassemblant une vingtaine de milliers d'hommes. Probablement concentrée à Samosate, l'escadre arriva à *Callinicium* où elle embarqua vraisemblablement l'Empereur

[784] En 359, des navires transportant des soldats sur le Danube, près d'Acumincum, au confluent de la Theiss, sont mentionnées par Ammien XIX, 11, 8. Ammien, XXI, 9, 2 et Zosime, III, 10 nous apprennent que Julien, en marche vers l'Orient, après son usurpation, fit construire des vaisseaux et transporta ainsi ses troupes par le fleuve, jusqu'à Sirmium : il est douteux qu'il s'agisse d'autre chose que de barques. De même, Gratien, en 378, se rend par le fleuve de *Sirmium* à *Martis Castra*, en Dacie ripaire (Ammien XXXI, 11, 6). Peut-être faut-il lier à cette activité navale la construction de débarcadères fortifiés (*supra* p. 364), le long du Danube comme du Rhin. Cette mesure, généralement mise au crédit de Valentinien et de sa tentative de restaurer le *limes*, est mise en doute par A. Mocsy, *Pannonia*, *op. cit.* p. 291-292.

[785] Zosime IV, 35 et 38-39; Claudien, *De quarto cons. Hon.* 623-635. Sur le triomphe d'Arcadius et de Théodose, *Chronicon* I p. 244, 381, 1. Sur la colonne, *Not. urb. Const.* 8, 13. Cf. R. Janin, *op. cit.* p. 81. *Supra* p. 363.

jusqu'à *Circesium*[786]. Progressant tantôt par voie de terre le long du fleuve, tantôt sur ses navires, Julien descendit l'Euphrate, se servant de la flotte pour transporter bagages et ravitaillement, mais aussi pour prendre d'assaut certaines villes et opérer des débarquements. Il remonta le Tigre après avoir renoncé à prendre Ctésiphon, et se résigna à brûler ses vaisseaux, probablement parce qu'il avait besoin de ses rameurs comme soldats, pour traverser la Mésopotamie sur le chemin du retour[787] : la flotte de l'Euphrate, fut, une fois de plus, une entreprise sans lendemain.

Quoique assez rapidement écrite faute d'informations suffisantes, l'histoire de la marine romaine, à la fin du quatrième siècle, montre que le système mis en place par la Tétrarchie et Constantin s'est globalement maintenu. La situation navale en Méditerranée s'est renforcée par rapport à ce qu'elle était au troisième siècle : si nous voyons resurgir la vieille piraterie isaurienne, il s'agit d'un phénomène limité géographiquement. On n'entend plus, de toute façon, parler d'invasions par mer comme cela s'était produit dans la seconde moitié du troisième siècle, même après le désastre d'Andrinople qui laisse, un temps, les frontières de Thrace à découvert. De ce point de vue, la création d'une escadre puissante à Constantinople constitue un progrès certain, même par rapport à la situation de paix du Principat. En Occident, les flottes méditerranéennes subsistent, bien qu'elles déclinent lentement. Elles n'ont, toutefois, pas d'adversaire véritablement menaçant, à cette époque. La Méditerranée du quatrième siècle reste donc un lac romain, une mer calme que ne trouble aucune force étrangère, et cette situation est due très certainement, pour une part non négligeable, à la présence d'escadres militaires encore puissantes, surtout en Orient.

Sur les fleuves en revanche, tout comme sur les côtes de la Mer du Nord et de la Manche, la situation paraît nettement plus troublée parce que les unités navales sont là au contact direct des Barbares. Si les flottilles du Rhin et du Danube remplissent encore leur office, il semble bien que l'ancienne *Classis Britannica* n'ait pas été maintenue, après l'épisode de l'Empire breton, et les incursions contre les côtes de la Gaule et de la Bretagne sont désormais

[786] Ammien, XXIV, 7, 4, XXIII, 3, 9; Zosime III, 13, 2 et Paschoud, n. 34 et 35 (notamment sur les divergences de chiffres entre les sources).

[787] Libanius, *Or.* XVIII, 262; Ammien XXIV, 7, 3; Zosime III, 26 et note 73.

permanentes. Dans son ensemble toutefois, la politique navale de Rome avait réussi à maintenir l'essentiel des positions impériales, et à garantir vaille que vaille la défense, au moins en Méditerranée, quitte à sacrifier les régions périphériques. La grande crise du début du cinquième siècle, suivie par l'invasion Vandale, allait ruiner cette tranquillité relative.

La méditerranée au cinquième siècle

Les grandes invasions germaniques de 406-411, avec le sac de Rome en 410 par les Wisigoths d'Alaric, marquent pour l'Occident le début de la fin et la rupture de l'unité impériale[788]. Jusqu'alors, en effet, et malgré bien des difficultés, l'Empire avait pu conserver l'essentiel de ses possessions territoriales; à partir de ces années noires, au contraire, la frontière ne peut plus être rétablie, et le processus d'abandon des provinces commence. Déjà sur le Danube, la crise était sensible depuis les années 375-380, et l'établissement progressif de fédérés, même théoriquement sujets du gouvernement Romain, affaiblissait en effet sa domination. Vers 420-425, les Pannonies étaient, en pratique, sous le contrôle hunnique[789]. Sur le Rhin la situation n'était pas meilleure, puisque le *limes* n'y fut jamais véritablement rétabli : en 413 Trèves était pillée pour la première fois, dévastation qui se répéta à plusieurs reprises dans la première moitié du cinquième siècle[790]. Là aussi, au demeurant, l'installation progressive de fédérés, en arrière des «frontières», minait de l'intérieur l'autorité impériale.

Il n'est pas possible que les flottilles du Rhin et du Danube aient survécu à cet écroulement général du dispositif militaire de l'Occident : s'il existe encore une armée de manœuvre, celle des frontières disparaît peu à peu, et les listes de la *Notitia Dignitatum* ne sont plus mises à jour après 420-425. Bien que les sources ne le disent pas explicitement, on datera de ces premières années du cinquième siècle la disparition des escadres fluviales que l'Empire

[788] Voir E. Demougeot, *De l'unité à la division de l'Empire romain*, 395-410, Paris 1951, notamment p. 495 sqq. et *id. La formation de l'Europe, oc. cit.* II, 2 p. 421-507.

[789] A. Mocsy, *Pannonia, op. cit.* p. 343-350.

[790] E. Demougeot, *La formation, op. cit.* II, 2 p. 483-487.

d'Occident avait réussi à maintenir, tant bien que mal, jusque vers la fin du quatrième siècle.

Les grandes invasions s'accompagnent naturellement d'une grave crise économique et politique, aux conséquences funestes : en Italie, Honorius ne règne plus véritablement que sur Ravenne où il a installé sa capitale, Milan étant devenue trop peu sûre[791]; ailleurs, son pouvoir est incertain. Dans ces conditions, on peut douter fortement que les escadres méditerranéennes de l'Empire d'Occident aient pu subsister longtemps : peut-être n'ont elles pas disparu d'un coup, mais la désorganisation générale du pays et de l'économie leur a probablement porté un coup mortel. De fait, après les expéditions navales de Stilichon contre Gildon ou Alaric[792], nous ne voyons plus de marine occidentale intervenir en Méditerranée. Lorsqu'il faut, en 431, se résoudre à envoyer, bien tardivement, des renforts en Afrique pour s'opposer à Genséric, c'est l'Empire oriental qui se charge de l'entreprise, sous la conduite d'Aspar : la marine italienne était bien morte[793]! La seule tentative occidentale pour changer le cours des événements fut celle de Majorien en 458, mais il fallut construire des bateaux avec le bois des forêts de l'Apennin, signe évident qu'il n'existait plus de flotte de haute mer en Italie[794].

L'invasion Vandale s'est donc effectuée dans une Méditerranée vidée de bateaux de guerre, ou presque, du moins dans le bassin occidental. Ce n'est pas la puissance maritime des Vandales, après leur installation en Afrique, qui a ruiné celle de l'Empire de Ravenne : celle-ci, depuis plusieurs années, n'existait plus.

Pourtant lorsque Genséric fait traverser le détroit de Gibraltar à son peuple, probablement au mois de mai 429, sa flotte ne se compose que de vaisseaux pillés aux Espagnols, certainement des barques de pêche, qui font la navette entre l'Europe et l'Afrique, pour transporter peu à peu les 80.000 Vandales[795]. Ceux-ci ne

[791] E. Demougeot, *De l'unité . . . op. cit.* p. 495.

[792] *Supra*, chapitre précédent.

[793] Procope III, III, 35.

[794] *Infra* p. 650.

[795] Nous suivrons ici le récit de C. Courtois, *Les Vandales et l'Afrique*, Paris, 1955, qui reste le meilleur ouvrage sur la question, malgré les tentatives récentes de H. J. Diesner, *Der Untergang der römischen Herrschaft in Nordafrika*, Weimar, 1962, *et id. Das Vandalenreich, Aufstieg und Untergang, Stuttgart*, Berlin, Köln, Mainz 1966. Les ouvrages anciens de F. Martroye, *Genséric, La conquête vandale en Afrique et la destruction de l'Empire d'Occident*, Paris, 1907, et de E. P. Gautier,

constituent pas encore une puissance navale bien redoutable : ils suivent, dans leur progression vers la Césarienne, non un itinéraire maritime, mais très certainement un itinéraire terrestre, comme l'ont bien montré J. Le Gall et C. Courtois[796]. Il aurait fallu, d'ailleurs, une flotte considérable pour transporter ces 80.000 hommes, femmes et enfants, sans compter les bagages, et cette flotte, Genséric ne la possédait certainement pas. De fait, ses pillages sur les côtes européennes ne commencent pas avant la prise de Carthage en 439. Or, juste après cette date, Valentinien III prend des mesures défensives pour protéger les côtes d'Italie : c'est bien de la prise de Carthage, de sa flotte annonaire et de son port, que date la puissance maritime de Genséric[797].

On la voit, en effet, s'étendre considérablement à partir du milieu du siècle : Dès 440, la Sicile et les côtes italiennes, peut-être Rhodes, sont victimes des razzias[798]. A partir de 455, les Baléares et la Sardaigne, sans doute la Corse, étaient occupées; une flotte vandale apparaissait à l'embouchure du Tibre[799] et prenait la ville éternelle; puis ce fut le tour de la Sicile, en 462 et surtout en 468, de tomber entre les mains de Genséric. Entre temps, les côtes italiennes avaient été régulièrement pillées[800]. La Méditerranée était donc coupée en deux par une flotte non romaine, qui tenait ces

Genséric, roi des Vandales, Paris, 1937, sont désormais périmés depuis l'ouvrage de C. Courtois. Sur l'invasion, C. Courtois, p. 155-158 avec l'ensemble des sources.

[796] J. Le Gall, *L'itinéraire de Genséric*, *Rev. de Phil.* LXII, 1936, p. 268-273; Courtois, p. 159. J. Le Gall s'appuie pour étayer sa démonstration, sur l'existence d'une inscription d'*Altava* (*AE* 1935, 85 = J. Marcillet-Jaubert, *Les inscriptions latines d'Altava*, Aix-en Provence 1968, n. 147) datée entre le 14 août et le 1er septembre 429, dans laquelle est signalée la mort d'un homme par le glaive des barbares, *gladio p(eriit) a barbaros*. Malgré les réserves de C. Courtois qui affirme que ces *barbari* pourraient être n'importe quels Maures, il est évidemment bien tentant de mettre cette inscription en relation avec l'invasion Vandale et son passage par un itinéraire terrestre, dans la trouée de Taza.

[797] *Nov. Valentinian.* III, IX : *Gensericus hostis imperii nostri non paruam classem de Karthaginiensi portu nuntiatus est eduxisse ... Et quamuis clementiae nostrae sollicitudo per diuersa loca praesidia disponat ..., tamen quia sub aestiua nauigandi opportunitate est, ad quam oram terrae possint naues hostium peruenire.* Cf. aussi *Nov.* V et VI.

[798] Nestorius, *Livre d'Héraclide*, II, 2 p. 331; Prosper *MGH a. a.* IX, p. 478; Hydace, *MGH a. a.* XI, p. 23; Cassiodore, *ibid.* p. 156. Sur cette expédition de pillage contre la Sicile, Courtois p. 191 et n. 2-3.

[799] Courtois, *op. cit.* p. 185-190 et 194-195; *FHG* IV, p. 615.

[800] Courtois, *op. cit.* p. 190-193 et 196. Cf. Priscus, *FHG* IV, p. 103; Procope III, V, 22.

points d'appui essentiels que sont les îles, notamment la Sicile. C'était la rupture de la paix maritime et de la sécurité des communications que l'Empire avait établies depuis les victoires d'Octavien, et qui n'avaient jamais été réellement menacées depuis près de cinq siècles.

Cette marine Vandale s'apparentait plus, toutefois, à une flotte pirate qu'à une flotte de guerre : les sources ne nous disent nullement qu'elle disposait de vaisseaux longs, et C. Courtois avait sans doute raison de penser qu'elle était composée exclusivement de transports, tombés dans les mains des Vandales lors de la conquête de l'Afrique[801]. On n'entend d'ailleurs jamais parler de combat naval pendant cette période. La seule tentative occidentale pour renverser le cours des événements vint de Majorien, qui rassembla un armée importante, et fit construire une flotte d'environ 300 navires, probablement des transports pour l'essentiel. Le passage par l'Italie du sud et la Sicile était peu sûr, de même qu'il paraissait difficile de longer la Corse et la Sardaigne, en raison de la présence de la flotte Vandale, et Majorien dut, après avoir pacifié le sud de la Gaule, passer par le littoral de la Narbonnaise et de l'Espagne en 460. Mais les Vandales, avertis par des déserteurs, réussirent à détruire par surprise l'escadre romaine dans le port de Carthagène[802]. C'est la dernière flotte occidentale dont nous entendions parler.

Le contraste est grand avec la situation de l'Orient où, tant du point de vue politique qu'économique et militaire, l'Empire paraît beaucoup plus stable et nettement moins menacé[803]. Il n'est pas étonnant, par conséquent, que les forces navales restent importantes, et que nous les voyions apparaître à maintes reprises.

Sur le bas Danube, les escadres impériales sont toujours là : une constitution de 412, publiée à Constantinople, vient utilement compléter les données de la *Notitia Dignitatum*, en précisant l'importance numérique des flottilles engagées; ce texte de loi intitulé *De lusoriis Danuuii* (*Code Théodosien* VII, 17,1), ordonne aux ducs

[801] Sur la marine Vandale, le seul travail sérieux est celui de C. Courtois, *op. cit.* Il y a peu à tirer de H. von Waldeyer Hartz, *Die Seeherrschaft der Wandalen im Mittelmeer, Marine Rundschau* 1937, p. 137, p. 137-147, ou de F. Morales Belda, *La marina vandala. Los Asdingos en España*, Barcelona, 1969.

[802] Sidoine, *MGH a. a.* IX, p. 198; Hydace, *ibid.* IX p. 31; *FHG*, IV, p. 103 (Priscus). Procope III, VII; C. Courtois *op. cit.* p. 199; E. Demougeot, *La formation*, p. 583-586.

[803] E. Demougeot, *De l'unité . . ., loc. cit.*

frontaliers de Mésie et de Scythie, sous le contrôle du maître des milices de Thrace, de porter le nombre des vaisseaux respectivement à 100 (90 nouveaux et 10 anciens) et 125 (110 nouveaux et 15 anciens). Le souci de défendre les bouches du fleuve, et de protéger le glacis européen de Constantinople s'exprime encore en 443, quand une Nouvelle de Théodose III se propose de confier à Nomus, maître des Offices, la charge de veiller à l'entretien des camps du *limes* et des *lusoriae* (*Nov. Theod.* XXIX).

La Méditerranée, pour sa part, n'est nullement vidée de bateaux de guerre, au moins dans sa partie orientale. En 424-425, des troupes orientales venues pour s'opposer à l'usurpation de Jean et rétablir Valentinien III, prennent Salone. Elles sont accompagnées d'une flotte que mène l'Alain Ardabur, et qu'une tempête fait tomber entre les mains de l'usurpateur[804]. Ce sont les escadres orientales qui permettent l'acheminement de renforts à Carthage contre Genséric en 431[805]. En 441, Théodose II envoie une première expédition, forte de 1.100 vaisseaux de charge, et sans doute de plusieurs navires de guerre pour reconquérir l'Afrique, mais il doit rappeler ses forces devant une menace des Huns en Thrace[806]. Enfin, devant les pillage permanents des Vandales, l'Empereur Léon se décida à frapper un grand coup : une première flotte, partie de Constantinople sous les ordres d'Héraclius, avait débarqué en Tripolitaine, et de là, avait suivi un itinéraire terrestre[807], pendant qu'on reprenait la Sardaigne et la Sicile. En 468, une secondre escadre fut rassemlée, grâce aux forces de tout l'Orient; les chroniqueurs signalent des effectifs d'une ampleur exceptionnelle : 100.000 hommes de troupe pour Procope et Cédrène, 400.000 pour Jean Lydus, qui parle aussi de 10.000 bâtiments[808]. Même si les chiffres sont manifestement exagérés, comme le remarque C. Courtois, pour mieux faire ressortir le succès postérieur de Bélisaire avec des forces très inférieures, il reste que l'entreprise devait être très importante pour avoir marqué à ce point les chroniques. Le chiffre de 1.113 navires, cité par Cédrène,

[804] Philostorgus, XII, 13.
[805] *Supra* p. 648.
[806] Prosper, *MGH a. a.* IX, 1344; C. Courtois p. 173.
[807] Procope III, VI; Courtois p. 202-203.
[808] Courtois, p. 201-204. Procope III, VI; Hydace *MGH. a. a.* XI, p. 36; Priscus frg. 42; *FHG* IV, p. 109; Cedrenus, Bonn p. 613; Jean Lydus, *de Mag.* III, 43; Théophane, *Chronog.* a. 5961.

est considérable mais non pas impossible; il est d'ailleurs confirmé par Priscus, et donne une idée des capacités navales de l'Orient à cette époque.

Malheureusement, cette immense entreprise échoua : son chef Basilisque vint mouiller sur la côte ouest du Cap Bon et accorda sottement une trêve à Genséric; celui-ci en profita pour faire sortir des navires de Carthage, et, utilisant un vent favorable, poussa des brûlots sur la flotte byzantine à l'ancre : le désastre fut irréparable. Pourtant, dès 470, une autre expédition, partie de Byzance, réussit à débarquer et à remporter de notables succès, mais l'Empereur, aux prises avec des difficultés internes, dut rappeler ses troupes avant la fin de la campagne[809].

Ces diverses tentatives montrent clairement que la marine orientale, contrairement à celle de l'Occident, représentait au cinquième siècle une force non négligeable : ses échecs sont dûs parfois à la médiocrité de son commandement, qui se laisse surprendre, comme en 468, où à des causes externes comme en 470, lorsque l'Empereur rappelle l'expédition avant le moment prévu. Il n'incriminent nullement la marine byzantine elle-même. Celle-ci, il est vrai, ne pouvait rien contre les raids de la flotte vandale qui, après 468, s'exercèrent surtout dans le bassin oriental de la Méditerranée[810]. Mais les flottes orientales se trouvaient confrontées au vieux problème, jamais résolu, d'une lutte contre la piraterie, sans contrôle du territoire des pirates : la question s'est posée à plusieurs reprises dans l'histoire romaine, à propos de la Cilicie; il se posera dans les mêmes termes à l'époque moderne contre les Barbaresques. De toute façon, le contraste avec la décadence de la marine occidentale est frappant : c'est Constantinople qui entreprend pratiquement toutes les expéditions navales et qui réussit dans le Pont à maintenir ses positions. Or il ne s'agit pas exclusivement d'une flotte de transport : les dromons byzantins existent dès cette époque; ils sont présents à Constantinople et à Abydos pour contrôler le passage des détroits[811]. En 508, une flotte de 200 navires, dont 100 dromons, partit de Byzance pour dévaster les côtes de l'Italie ostrogothique[812] : Justinien allait hériter, pour sa reconquête, d'une marine en bon état de marche.

[809] Procope III, VI, 9 et 11.
[810] *FHG*, IV, p. 115; Courtois p. 196; Procope, III, V, 22.
[811] *Supra* p. 257.
[812] *MGH a. a.* XI, p. 97 (Marcellin, a. 508).

CONCLUSION

LES ROMAINS ET LA MER

Le bilan qu'on peut dresser de nos connaissances sur la marine militaire de l'Empire, au terme de ce livre, est certes incomplet : des incertitudes subsistent, des zones d'ombre nous empêchent de peindre un tableau achevé, mais il ne pouvait en être autrement, vu l'état de nos sources. On peut rappeler, malgré tout, l'essentiel de ce qui nous paraît acquis.

Créant pour la première fois dans l'histoire de Rome des escadres permanentes et professionnelles, Auguste innovait, mais la marine qu'il fondait n'en était pas moins l'héritière d'une longue tradition navale. A cet égard, l'Empire ne marque nullement une rupture avec le passé et les navires qui constituèrent les flottes victorieuses à Actium, formant le noyau des nouvelles escadres impériales, étaient clairement les mêmes que ceux qui vainquirent Sextus Pompée, les héritiers directs des marines hellénistiques. On peut suivre ainsi, depuis les temps de la thalassocratie athénienne, l'évolution technique des bâtiments jusqu'au Principat, et cette évolution se déroule sans rupture. Elle se poursuivra pendant tout l'Empire, dont les bateaux donneront naissance à la puissance navale de Byzance.

Cet héritage technique explique que, malgré les différences que nous avons signalées, les navires militaires du Principat soient, pour une large part, très voisins de leurs devanciers, notamment dans le domaine de l'armement : les vaisseaux de l'Empire sont des machines de guerre, équipées à la fois pour l'abordage et le choc frontal, avec un corps de débarquement important, bien que les grosses unités supérieures aux héxères aient disparu. On n'a donc pas affaire à des bâtiments légers, équipés pour de simples missions de police, mais à des navires armés pour le combat. Cette incohérence, dans un monde où Rome n'avait plus d'adversaire redoutable sur mer, n'est qu'apparente, car le maintien d'une réelle suprématie navale explique précisément la paix mari-

time dont l'Empire a joui, et la persistance de l'unité méditerranéenne jusqu'à la conquête vandale. Byzance, clairement consciente de la nécessité de préserver sa supériorité technique, ira jusqu'à menacer de mort quiconque apprendra aux Barbares l'art de construire un bateau (*Code Justinien* IX, 47, 25).

C'est que la marine représentait un facteur décisif dans la stratégie du monde romain : cet Empire, centré autour d'une mer intérieure, avait de longues lignes de communications maritimes qu'il fallait protéger, d'autant que la Méditerranée, qu'on dit fermée, est ouverte aux navires qui viennent du Pont Euxin et de l'Océan. En outre, les continuels transport d'hommes et de matériel d'un bout à l'autre du *limes* supposaient souvent un recours aux navires de la flotte.

En dehors même de la Méditerranée, Rome avait besoin d'une composante navale importante dans son système militaire, aussi bien en Mer du Nord que dans le Pont, ou sur les fleuves du *limes* d'Europe. Là, les escadres impériales montaient une garde armée permanente, face à des adversaires qui n'étaient réduits à l'impuissance que dans la mesure ou l'Etat Romain maintenait sa supériorité.

Les missions de la marine de guerre étaient donc actives autant que dissuasives. Elles étaient surtout essentiellement militaires, et non pas policières; si les flottes protégeaient le commerce, elles ne le contrôlaient généralement pas, sauf peut-être à l'extrême fin de l'Antiquité. De même, les tâches de service public qu'assuraient les marins restèrent toujours secondaires par rapport à la fonction militaire. Si les gens de mer sont parfois intervenus dans la marche des affaires de l'Etat, ils l'ont fait bien moins, à coup sûr, que les légions ou les cohortes du prétoire : leur histoire ne saurait donc se réduire au récit de quelques pronunciamientos dont elles n'étaient pas le rouage clef.

Cette évidente utilité des flottes dans le dispositif stratégique romain, dont on s'étonne qu'elle ait presque toujours été niée ou sous-estimée, explique bien des aspects de l'histoire des différentes escadres. Créées les premières, les flottes de Ravenne et de Misène, héritières de la marine d'Actium, n'obéissaient vraisemblablement pas, à l'origine, à une conception toute faite de la politique navale romaine, telle que nous pouvons la définir à 2.000 ans d'intervalle. Il s'agissait essentiellement de redonner sa suprématie maritime à l'Italie, et de protéger les côtes de la péninsule. Ailleurs, les *socii nauales*, désormais réduits à une force d'appoint, patrouillaient dans les eaux orientales de la Méditerranée.

L'amorce d'une politique navale provinciale apparaît dès le règne d'Auguste, mais sans qu'on puisse affirmer si celle-ci était déjà consciente, ou si elle répondait seulement aux besoins du moment. L'Egypte, tombée dans le pouvoir direct du prince, livrait en même temps sa flotte, vaincue à Actium mais non détruite, dont allait sans doute sortir la *Classis Augusta Alexandrina*; celle-ci, basée à Alexandrie, subsista jusqu'à la fin de l'Antiquité, protégeant les abords de la principale source de ravitaillement de Rome, envoyant des détachements jusqu'en Césarienne, et à l'occasion, en Judée ou en Thrace. Véritable flotte de haute mer, elle était secondée sur le Nil par une garde du fleuve, la potamophylacie, jusque vers le milieu du second siècle.

Autre flotte installée en province dès l'époque augustéenne, la *Classis Germanica* est clairement liée aux nécessitée de la conquête. Patrouillant partout en Germanie inférieure, où les affluents de la rive droite du Rhin fournissaient d'excellents moyens de pénétration vers l'est, pénétrant en Mer du Nord lorsqu'il s'agissait de prendre les Barbares à revers en de gigantesques opérations combinées, elle était présente en de nombreux endroits, notamment à Cologne, sa principale base. Bien que son existence ne soit pas véritablement attestée au quatrième siècle, celle-ci semble probable, mais la puissance de l'escadre avait probablement bien diminué, et l'insécurité du *limes* rhénan ne contribuait sans doute pas à sa renaissance.

Les principes de la politique navale augustéenne ne furent pas bouleversés par Claude, en qui on a parfois voulu voir le créateur des autres escadres provinciales. En revanche, l'institution semble avoir subi alors quelques modifications; certes, la marine était un corps régulier de l'armée depuis Auguste, et les premiers diplômes délivrés aux marins, sous Claude, attestent ce caractère militaire; en même temps, les préfets furent intégrés dans le cursus procuratorien; mais certains de ces postes de l'amirauté furent confiés à des affranchis, tendance qu'on retrouve ailleurs dans l'administration de l'époque, mais qui marque peut-être une volonté du prince de contrôler plus étroitement la marine.

Seule escadre créée à cette époque, la *Classis Britannica* répondait elle aussi très clairement aux nécessités de la conquête. Etablie sur les deux rives du Pas-de-Calais, à Boulogne et Richborough, puis à Douvres pendant le second siècle, elle protégeait les communications entre l'île et le continent, mais ne semble pas avoir patrouillé sur toutes les côtes de Bretagne, sauf en missions exceptionnelles. A partir du troisième siècle, son histoire se fait

plus obscure. Réorganisée par Carausius, elle rétablit la paix maritime troublée par les incursions franques et saxonnes, mais la sécession de l'Empereur breton entraîna vraisemblablement la disparition de l'escadre, dont on n'a plus guère de traces au quatrième siècle; à partir de cette date, en effet, l'essentiel de la défense des côtes se fait à l'aide de fortifications littorales.

Tout autant que la *Classis Britannica* ou la *Classis Germanica*, la *Classis Pontica*, sans doute créée à la fin du règne de Néron, répondait à une nécessité : avec son port principal de Trapézunte, elle permettait de contrôler les rivages pontiques, et d'assurer le ravitaillement du *limes* de Cappadoce, une fois achevée la conquête du royaume de Polémon. Sans doute très éprouvée par les grands raids gothiques du troisième siècle, elle disparaît de nos sources à cette époque.

Parmi les dernières créées, les flottes du Danube furent sans doute de celles qui eurent la vie la plus longue. Probablement établies sous Vespasien, lorsque celui-ci organisa le *limes*, la *Classis Flauia Pannonica* et la *Classis Flauia Mœsica* n'étaient pas en tout point identiques : la première, avec son port principal à *Taurunum* en amont de *Singidunum* (Belgrade) patrouillait sur le fleuve au-delà de *Carnuntum* (Petronell), qui était peut-être une de ses bases. Sans doute avait-elle été précédée, sur la Save, par un embryon de flotte sans existence officielle. Au Bas-Empire, on retrouve la *Classis Pannonica*, mais morcelée et renforcée par diverses flottilles au rayon d'action réduit, sorte de troupes de fontières, sans mobilité réelle. La *Classis Flauia Moesica*, en revanche, n'eut pas que des missions purement fluviales. Bien que sa base principale fût à *Nouiodunum*, sur le bas Danube, l'escadre intervenait jusqu'en Chersonèse taurique, et le long des côtes occidentales de la Mer Noire. Sans doute très éprouvée par les invasions gothiques du troisième siècle, elle disparut à ce moment; mais Dioclétien réorganisa quelques flottilles locales sur le cours inférieur du fleuve. La défense du Bas-Danube étant vitale pour Byzance, il est probable que les escadres furent entretenues au cinquième siècle, comme certaines constitutions du *Code Théodosien* le laissent deviner.

Dernière créée, la *Classis Syriaca*, sans doute née sous les Flaviens ou sous Trajan, eut pour mission essentielle de favoriser l'acheminement de troupes et de matériel vers le front Parthique, grâce à son principal port, Séleucie de Piérie. L'escadre est attestée jusqu'au quatrième siècle sous le nom de *Classis Seleucena*, et il est probable que sa durée de vie fut plus longue encore.

Le dispositif naval romain n'est donc pas le fruit d'une volonté systématique, mais le résultat d'une série de nécessités, liées au développement de la conquête. De fait, si l'on excepte l'éphémère *Classis Nova Libyca*, peut-être créée à la fin du second siècle, l'organisation maritime, établie définitivement sous Trajan, précisément quand cessent les dernières grandes offensives impériales, ne fut plus modifiée jusqu'au Bas-Empire.

Les conditions dans lesquelles le dispositif naval s'est installé expliquent l'inégalité et la diversité de son réseau portuaire; les bases furent en effet concentrées, pour l'essentiel, le long du *limes* septentrional et oriental de l'Empire, ainsi que dans les ports méditerranéens, en arrière de cette ligne frontalière : la Gaule, l'Espagne, et sauf exception, l'Afrique du Nord, étaient pratiquement vides de bateaux de guerre. Le fait que les flottes jouèrent un rôle dans le dispositif militaire de l'Empire explique aussi que leur présence soit attestée dans la plupart des ports qui jalonnent les routes qu'elles fréquentaient; non que tous fussent des bases ou des dépôts des escadres romaines, mais celles-ci pouvaient relâcher dans nombre de ports civils, particulièrement en Asie Mineure, plaque tournante des mouvements de troupes entre le front oriental et le front européen.

La marine du second siècle fut incontestablement une institution militaire très proche, par son organisation, des autres armes. Le passage des gens de mer dans les légions semble d'ailleurs de plus en plus fréquemment attesté vers la fin du second siècle, et au début du troisième. Malgré son coût, la flotte comptait alors des effectifs importants, certes moins nombreux que lors des derniers conflits de la République, mais largement suffisants pour le temps de paix. Ce dispositif naval, malgré sa puissance, présentait toutefois quelques faiblesses ; créé empiriquement, il superposait des états chronologiques différents, et l'on peut affirmer, sans craindre de se tromper, que les flottes italiennes, devenues prétoriennes sous Domitien, auraient été plus utiles près du théâtre des opérations militaires, notamment dans les détroits de Propontide, mal gardés.

De fait, la crise du troisième siècle devait faire chanceler le dispositif naval du Principat. Non que les escadres impériales disparurent tout d'un coup. Certaines, comme les *classes praetoriae* ne furent même, sans doute, qu'assez peu touchées. Mais l'insécurité avait reparu en Méditerranée et il fallut que la Tétrarchie, puis Constantin, réorganisassent la marine.

Celle-ci, contrairement à une idée fort répandue, ne nous semble pas, en effet, avoir disparu du monde méditerranéen au quatrième siècle. Mais l'importance relative des escadres s'est modifiée. Celle de Misène n'avait plus la préséance : elle fut, au contraire, provincialisée, et son rayon d'action resta désormais limité. Celle de Ravenne garda une place plus importante, notamment à la fin du quatrième siècle, dans la mesure où la nouvelle capitale avait besoin d'une flotte proche de l'importante province d'Illyricum. C'est surtout Constantinople, bien située dans les détroits, qui prit une grande importance maritime, car sa flotte contrôlait tous les mouvements de bateaux entre la Méditerranée et le Pont. Partout ailleurs, et notamment sur le *limes* européen, des flottilles subsistaient, mais morcelées, avec un rayon d'action limité à une protection locale.

Cette marine, sensiblement différente de celle du Principat, utilisait des bateaux plus légers, moins coûteux, avec un équipage moins nombreux. Telle qu'elle était, elle suffisait toutefois pour garantir la paix maritime. Mais la situation devait changer lorsque l'Empire d'Occident, en proie, au début du cinquième siècle, à une crise insurmontable, ouvert aux invasions, ne fut plus capable d'entretenir ses forces navales. La conquête vandale et la rupture de l'unité méditerranéenne qui s'ensuivit furent la sanction de cet effondrement : les Vandales, peuple non marin, trouvèrent une Méditerranée occidentale non gardée, vaste proie qu'ils s'empressèrent de piller. Seul l'Orient conservait une puissance navale certaine, qui allait devenir le noyau de la marine byzantine, maîtresse des mers après la reconquête de Justinien.

«De tous les caractères de cette admirable construction humaine que fut l'Empire romain, le plus frappant et aussi le plus essentiel est son caractère méditerranéen», écrivait H. Pirenne en commençant son *Mahomet et Charlemagne*. Notre propos n'est pas de rouvrir l'ardent débat qu'ont suscité, parmi les Médiévistes, les thèses du savant Belge sur la prospérité et l'unité du monde méditerranéen jusqu'à la conquête arabe. Mais ces mots que nous venons de citer nous paraissent s'appliquer parfaitement au dessein qui a été le nôtre dans cet ouvrage : montrer comment l'Empire a su maintenir, quatre siècles durant, sa puissance navale. Certes, cette domination de la mer n'est pas, tant s'en faut, le seul facteur de l'unité impériale, le seul élément de sa puissance et de sa sécurité; mais elle nous semble en être une composante essentielle, non un luxe inutile, comme l'ont parfois affirmé les historiens.

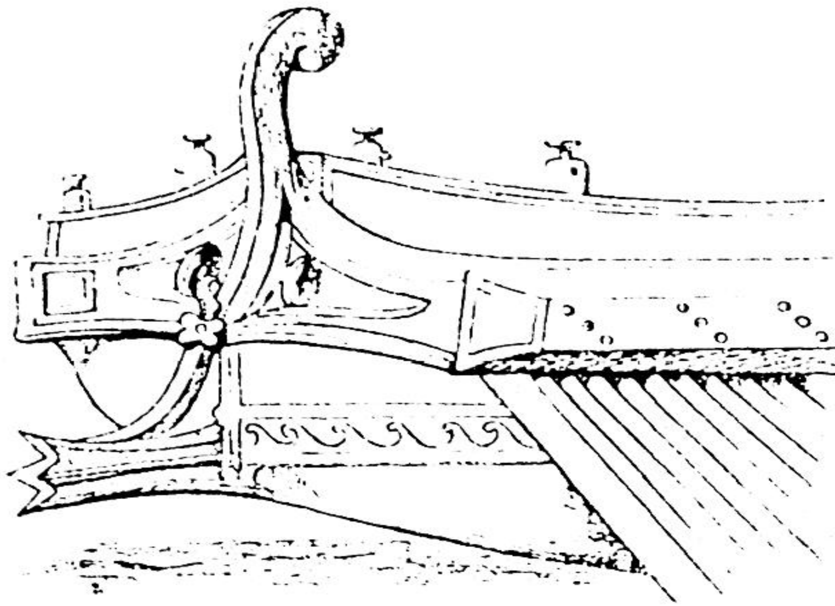
Les Romains, c'est le moins qu'on puisse dire, ne passent pas en général pour de bons marins. Polybe, voulant montrer les facultés d'adaptation de ses nouveaux maîtres, et racontant le fameux épisode du *coruus*, grâce auquel les néophytes Romains réussirent à vaincre les vieux marins pleins d'expérience qu'étaient les Carthaginois, est sans doute involontairement responsable de la vision méprisante des Modernes pour ces terriens balourds qu'étaient les Latins, face aux Grecs et aux Puniques, épris de grand large. Or, les clichés ont la vie dure, et celui-ci a conditionné toutes les études sur la marine romaine.

Il est vrai que Rome n'est pas véritablement une ville maritime, et que ses écrivains et ses orateurs, par souci de tradition, ont souvent préférer glorifier le paysan que le marin. Encore trouverait-on, dans la littérature romaine, comme l'a excellement montré E. de Saint-Denis, nombre de poètes, à commencer par Virgile, qui célébraient la mer et prenaient plaisir à la peindre. Les sentiments vieux-romains étaient bien affaiblis sous l'Empire, et participaient du topos plus que de la réalité quotidienne. Ayant fondé sa prospérité sur la terre, Rome l'a développée sur la mer, et les fouilles sous-marines montrent chaque jour l'importance du commerce maritime à la fin de la République et sous l'Empire. On parle bien souvent de thalassocratie athénienne pour évoquer l'éphémère puissance navale de la cité de Périclès en mer Egée. Pourquoi ne parlerait-on pas de thalassocratie romaine pour désigner cette domination d'un peuple, unique dans l'histoire, sur toute la Méditerranée, pendant quatre siècles?

Le tableau que nous dressons des flottes militaires de l'Empire reste, il est vrai, sur de nombreux points, à l'état d'esquisse, et l'on aimerait bien souvent combler quelque obscurité, ou faire moins de part à l'hypothèse. Il nous paraît pourtant improbable que la recherche puisse progresser réellement en ce domaine, tant que nos sources ne seront pas, qualitativement et quantativement, radicalement différentes. Or seule l'archéologie de terrain détient la clef de ce changement.

Il est inconcevable, alors que les études sur le *limes* ont pris ces dernières années tant d'ampleur, que l'intérêt pour l'une des grandes composantes de l'armée romaine soit resté si faible. Non pas que l'on doive espérer la découverte, heureuse, mais improbable, d'une galère d'époque romaine : en ce domaine, l'épave punique de Marsala restera sans doute longtemps une exception d'un inestimable intérêt. Mais à défaut de fouilles sous-marines, la seule archéologie terrestre pourrait nous renseigner sur ce que fut

l'histoire de la marine militaire impériale, et au-delà, de celle de la Méditerranée antique. La fouille d'une base comme Misène serait évidemment d'un intérêt essentiel pour la connaissance des infrastructures portuaires, de l'organisation militaire, de ses développements à travers le temps. Quant on songe à ce que nous apprennent les ostraca sur la vie d'un camp militaire, on se prend à espérer qu'une découverte identique, nullement impossible, dans une base navale, soit un jour effectuée. Encore s'agit-il de tenter l'entreprise! Si ce livre imparfait peut susciter un nouvel intérêt pour l'étude de la marine romaine, il n'aura pas manqué son but.



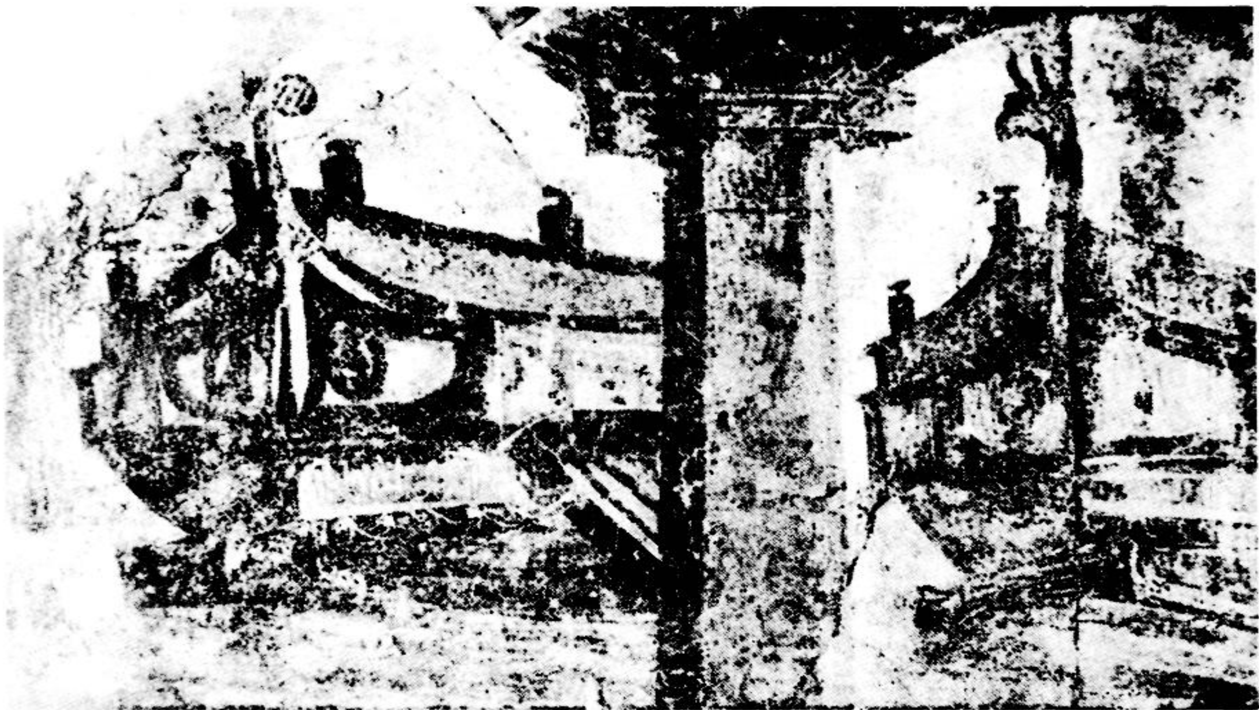


Fig. 31 – Galère de la maison du Labyrinthe, Pompei.

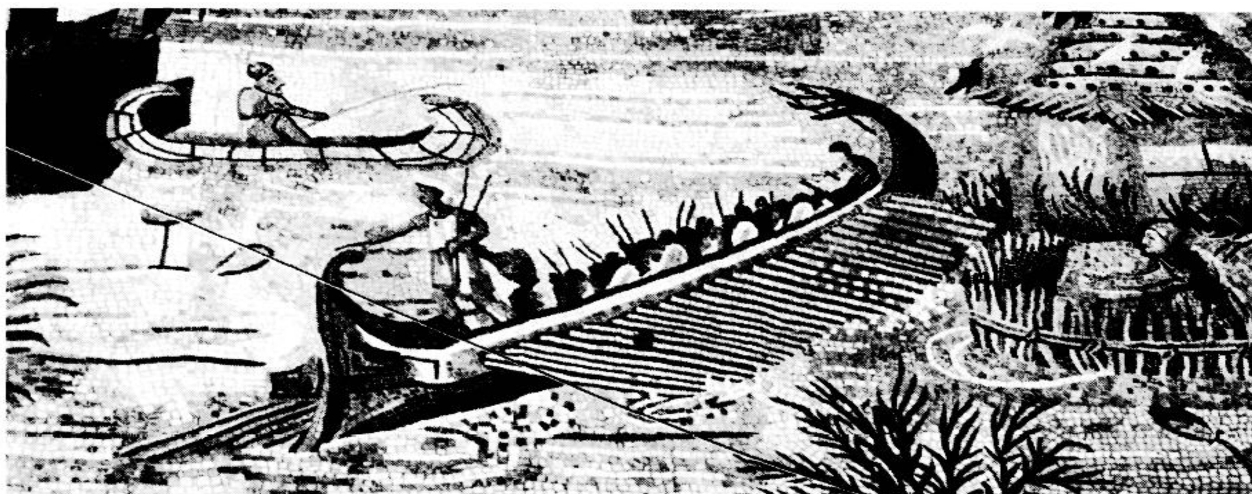


Fig. 32 – Mosaïque de Préneste (photo DAI).

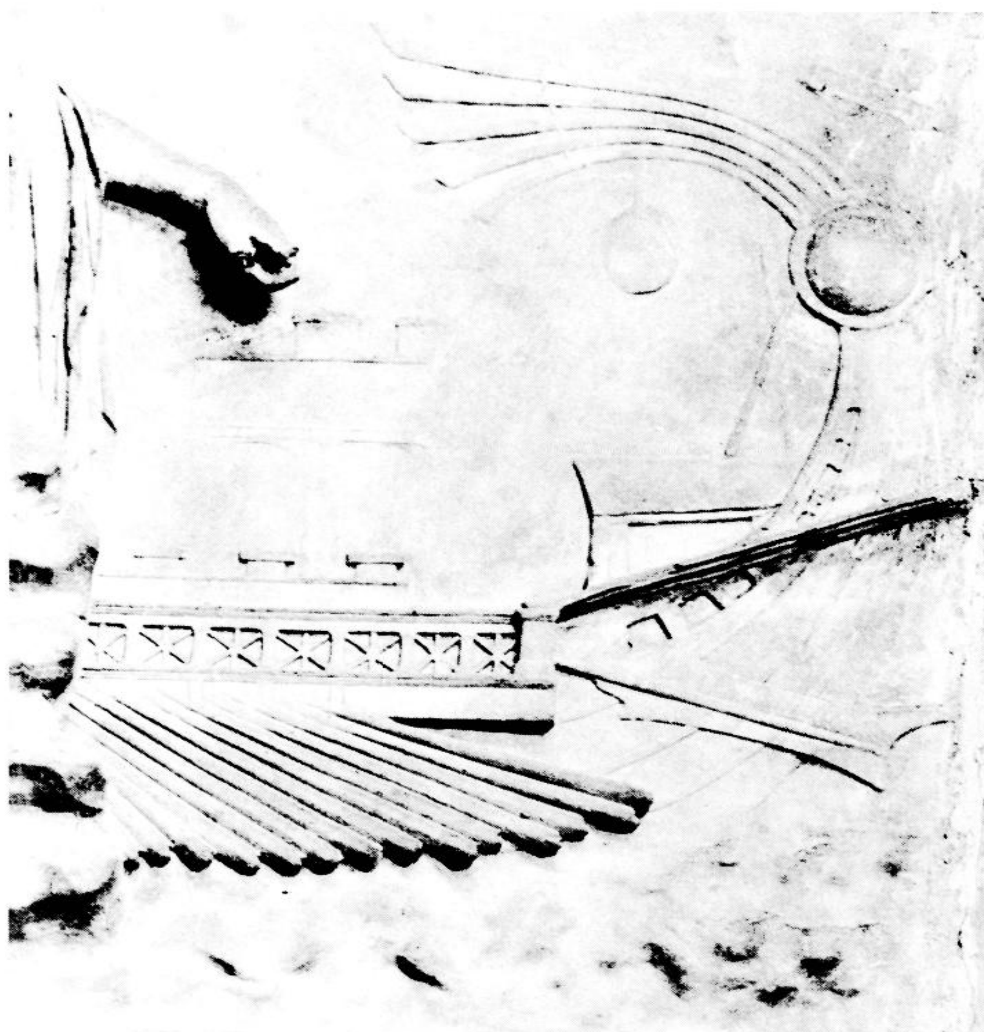
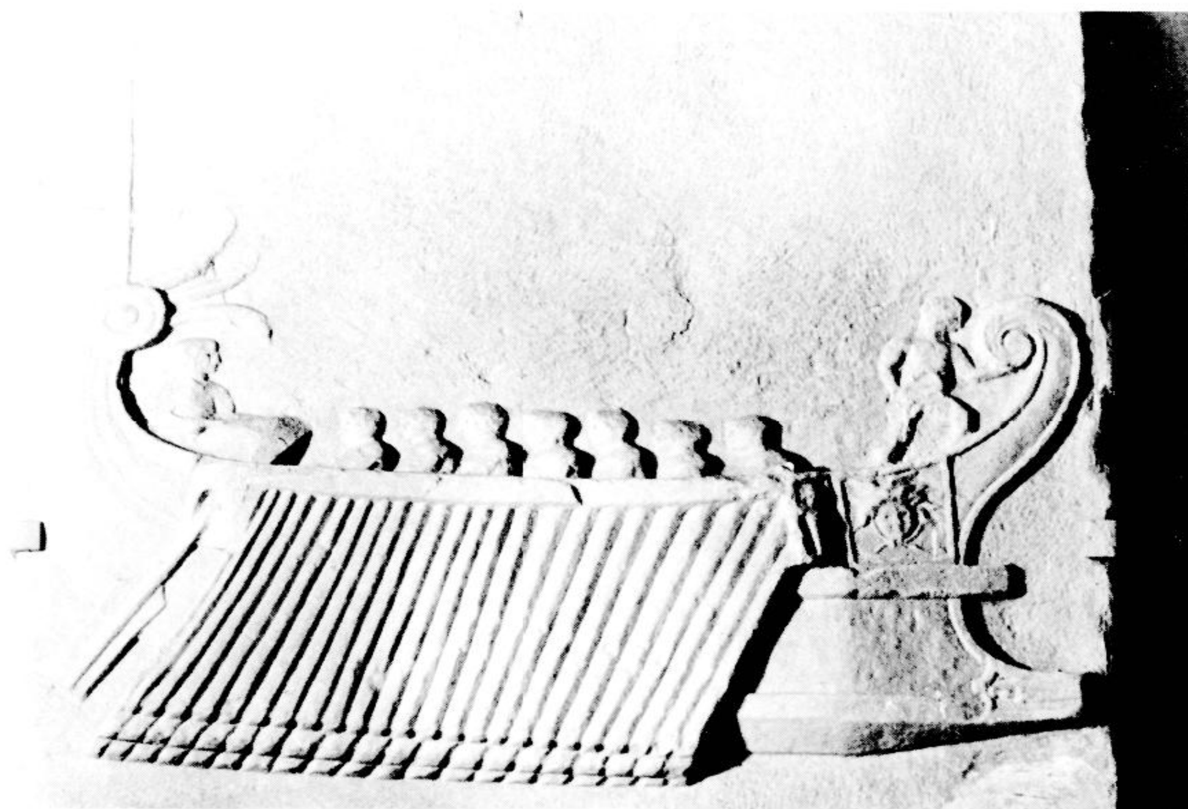
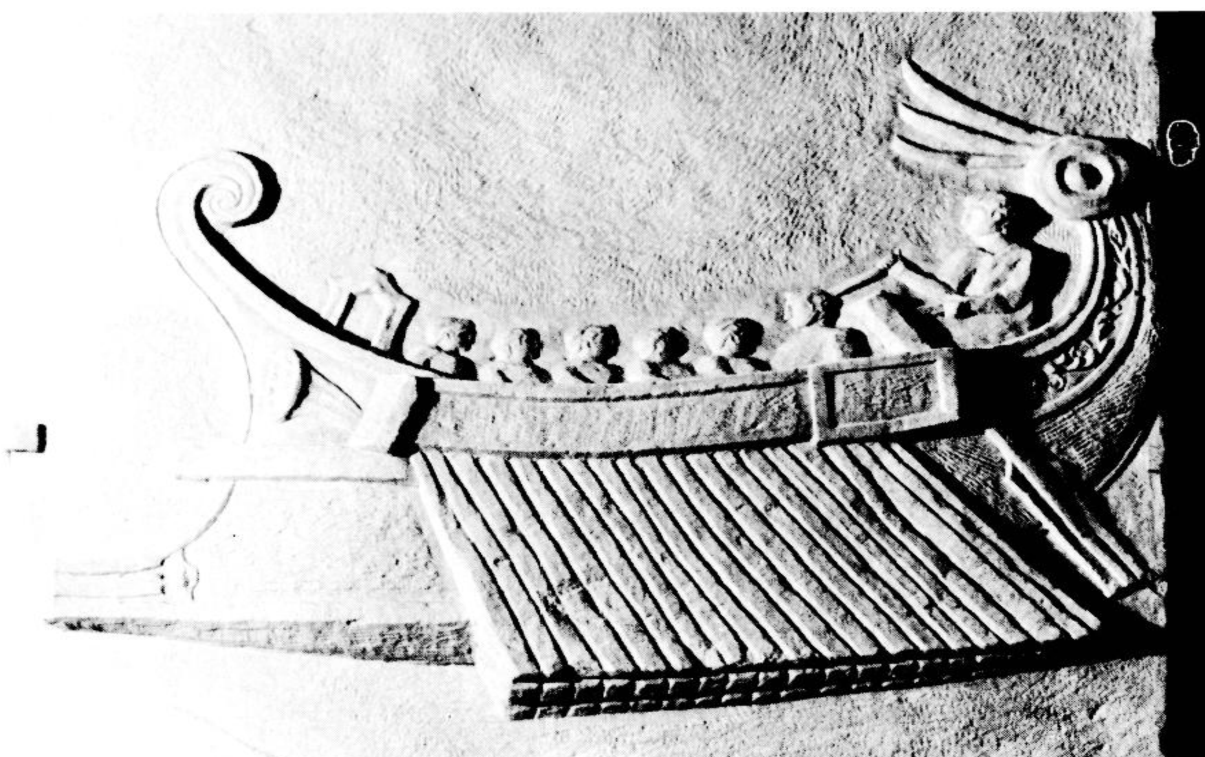


Fig. 33 – Galère du Palais Spada, Rome (photo DAI).



34



35

Fig. 34-35 – Galères de Pouzzoles (photo DAI).

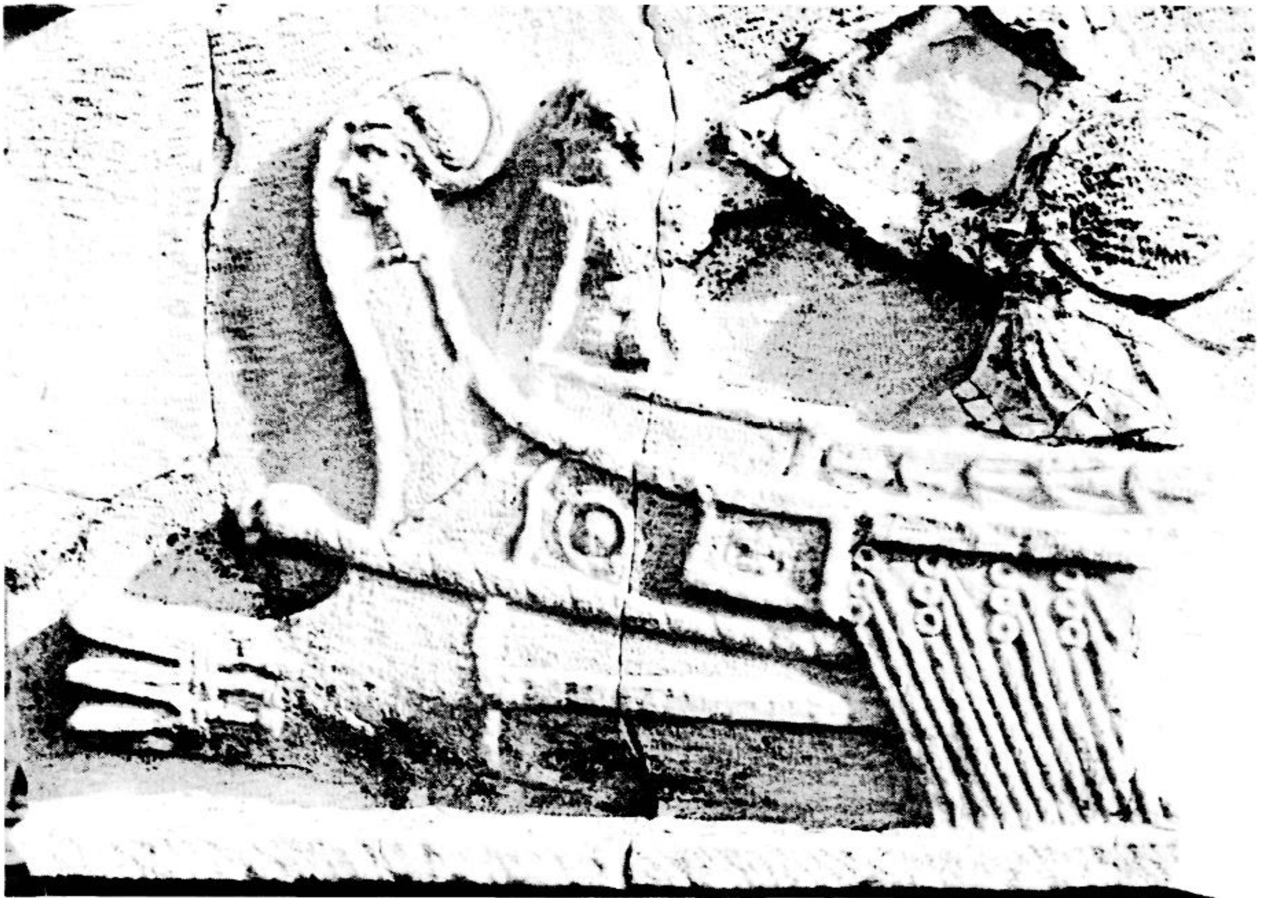


Fig. 36 – Monument de Cartilius Poplicola, Ostie.

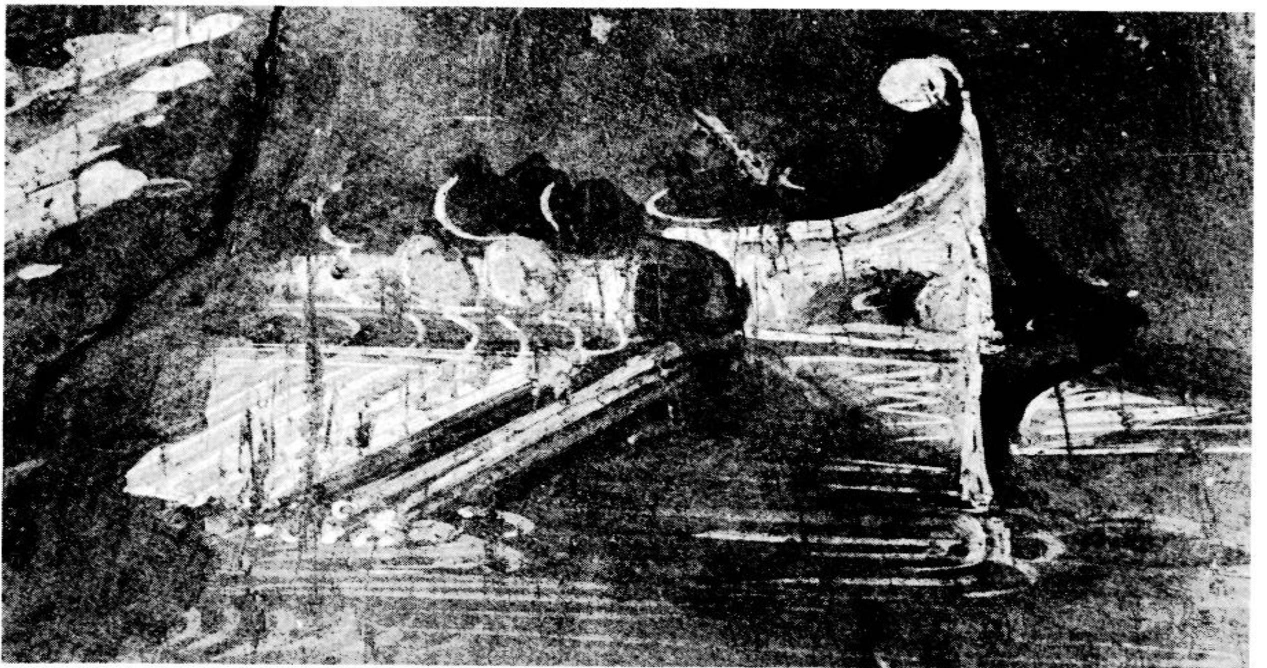


Fig. 37 – Maison du prêtre Amandus, Pompei.

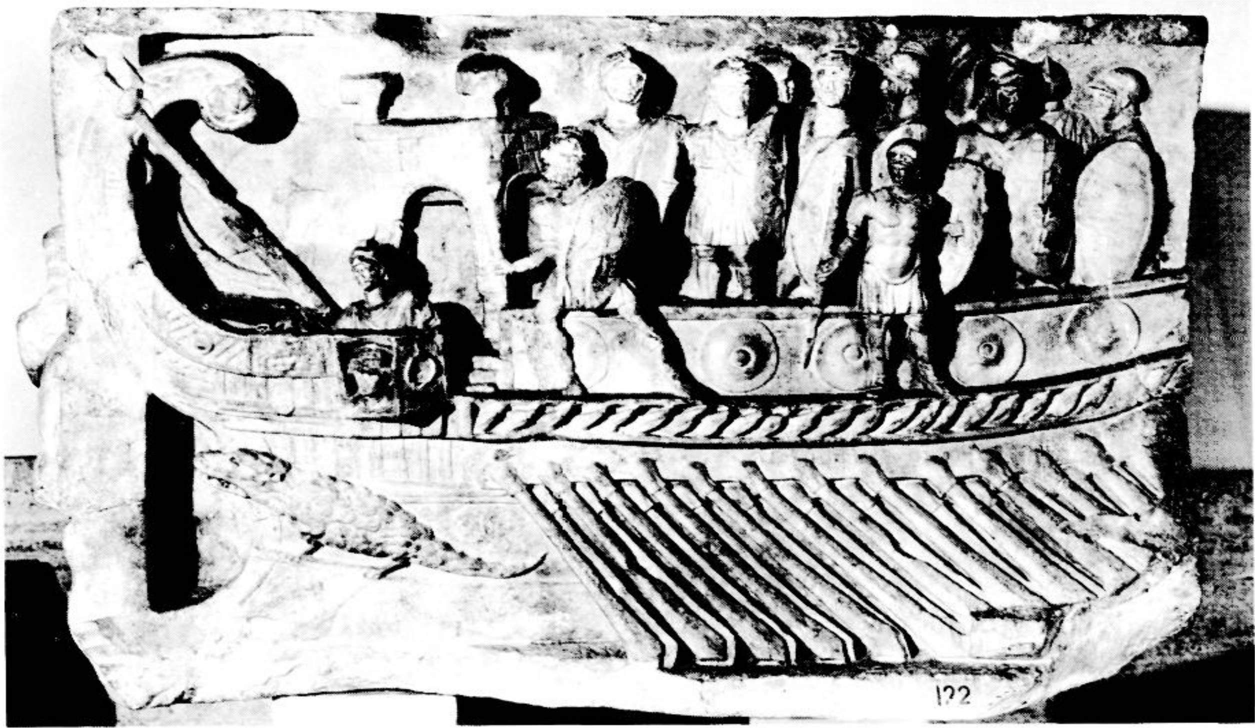


Fig. 38 – Galère de Préneste, Vatican (photo Musei Vaticani).



Fig. 39 – Bas-relief du British Museum (photo British Museum).

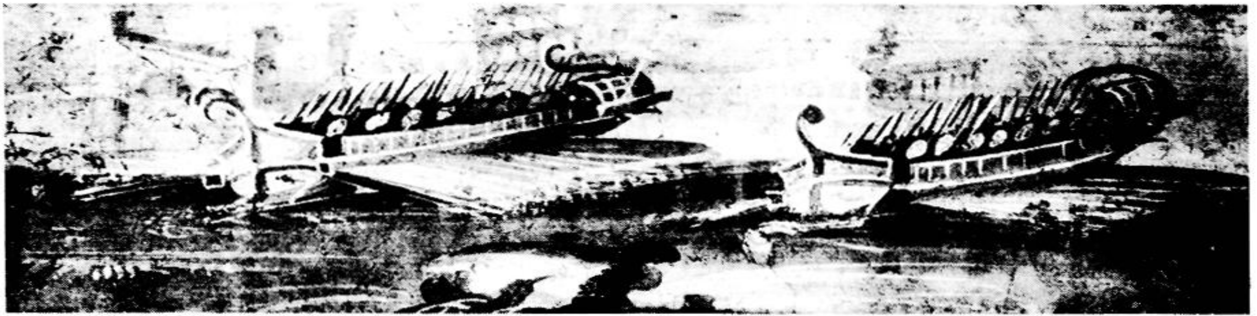


Fig. 40 – Combat naval; peinture de Pompei (photo DAI).

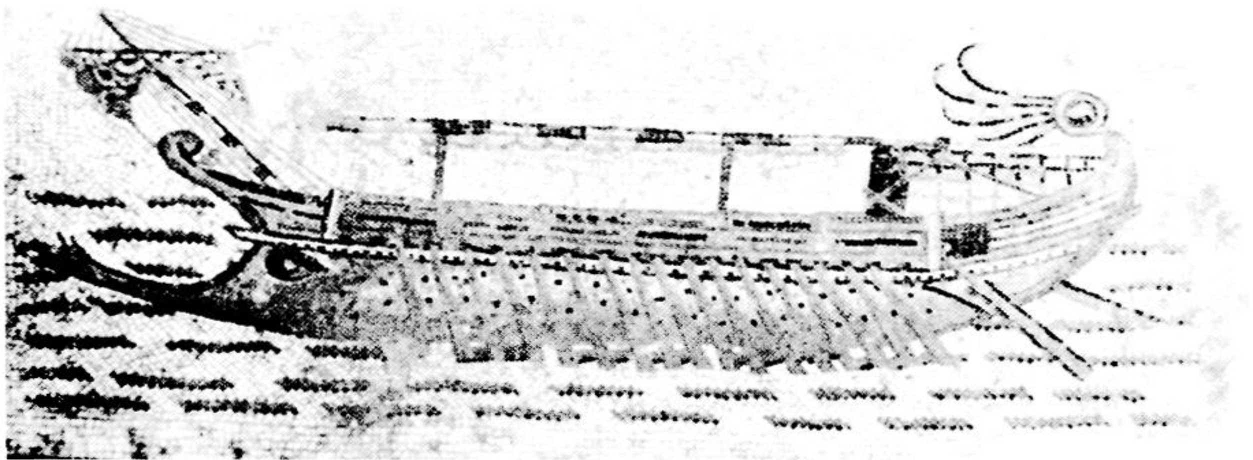


Fig. 41 – Mosaïque de Sousse.

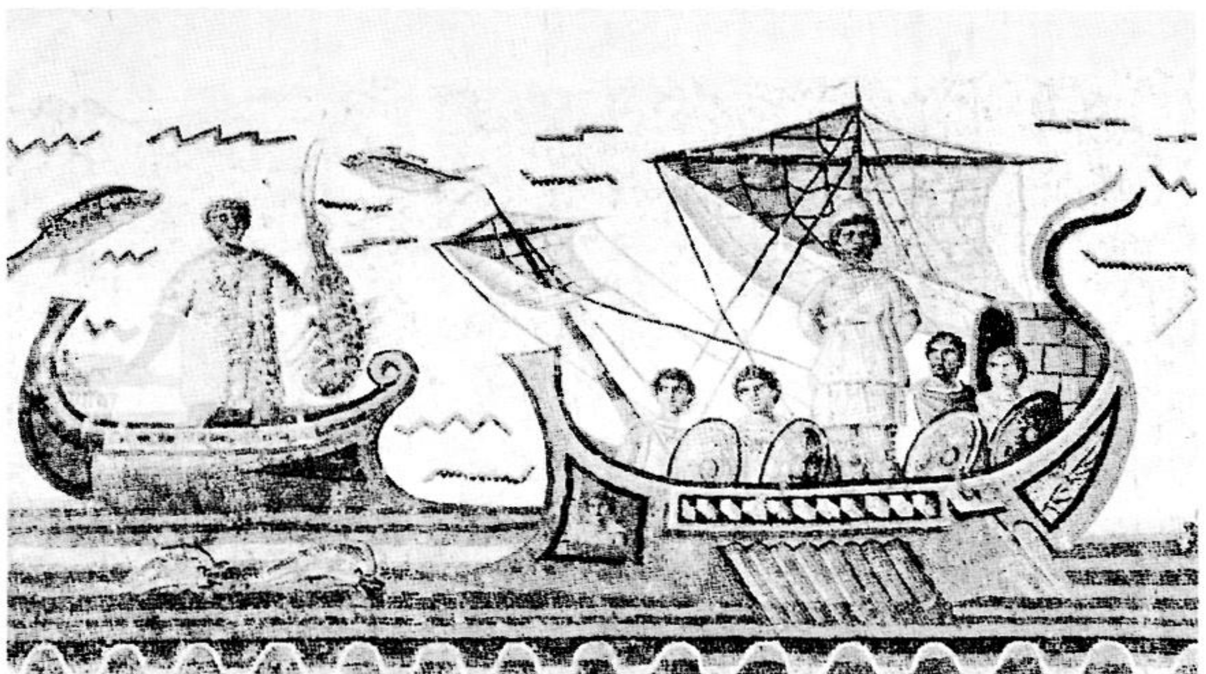


Fig. 42 – Mosaïque de Dougga : Ulysse et les Sirènes, musée du Bardo.

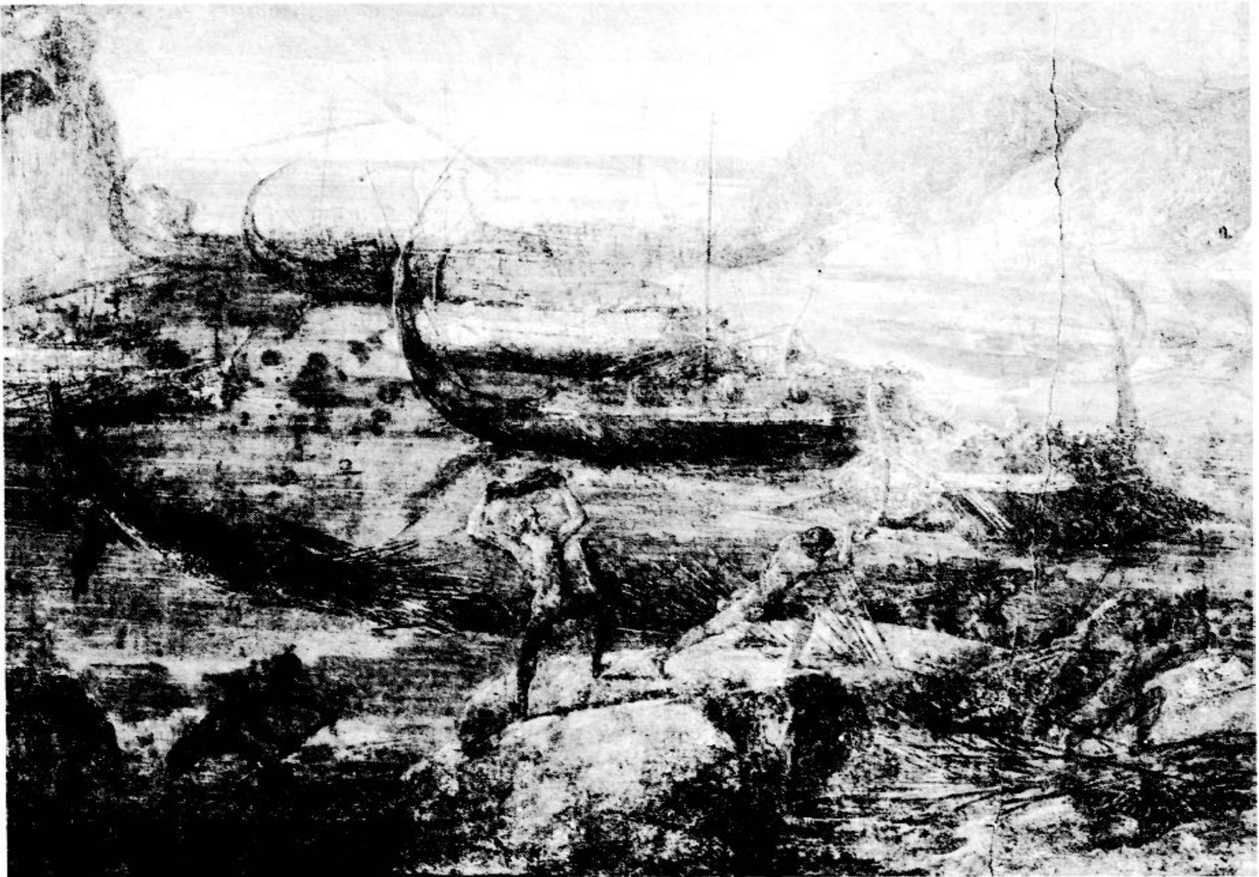
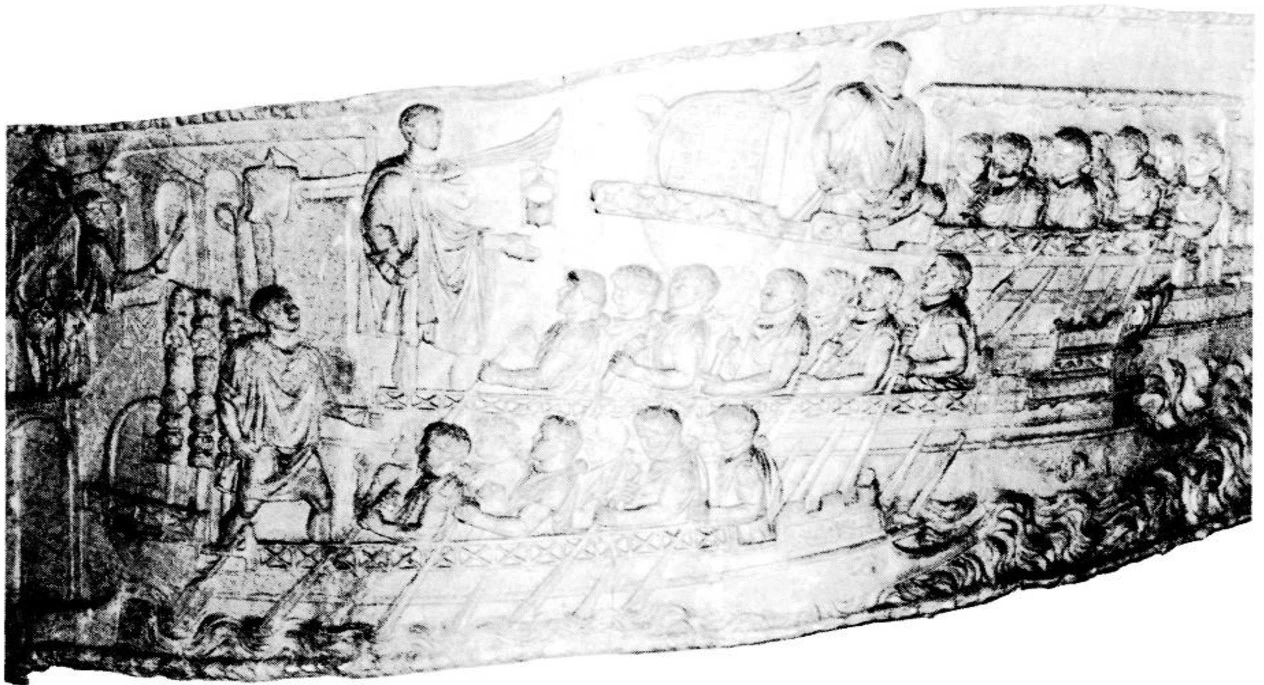


Fig. 43 – Peinture de la via Graziosa, Rome (photo Musei Vaticani).



Fig. 44 – Mosaïque de Constantine (photo du service des Antiquités de l'Algérie).



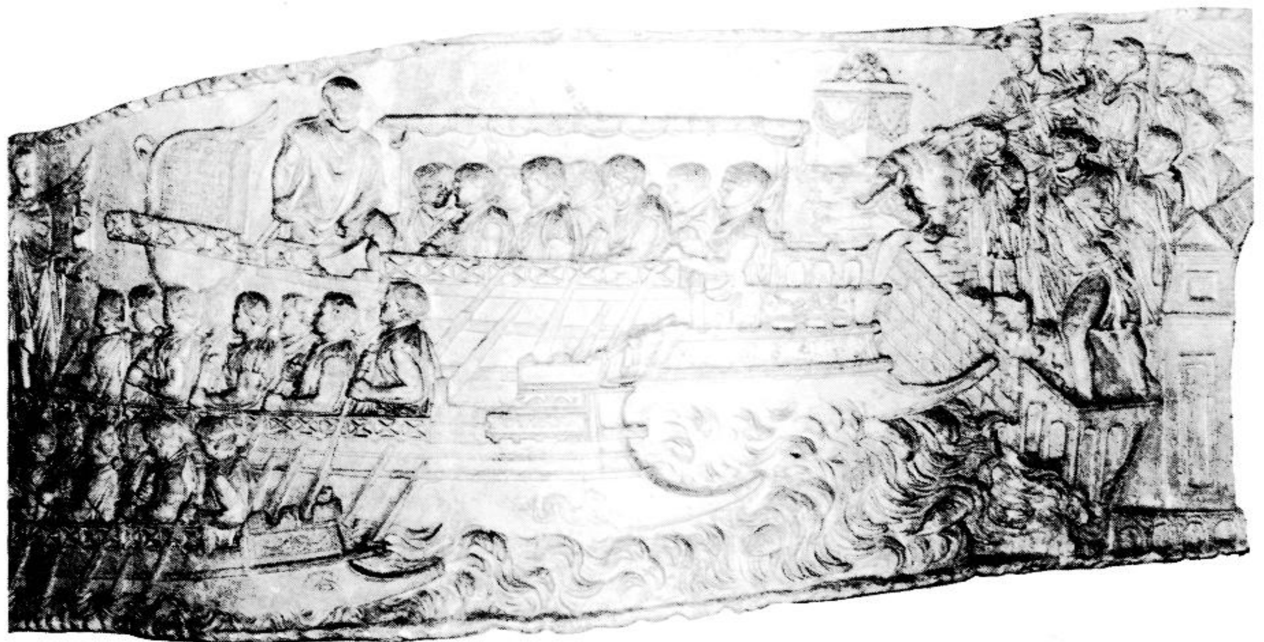


Fig. 45 – Colonne Trajane.



Fig. 46 – Colonne Trajane.

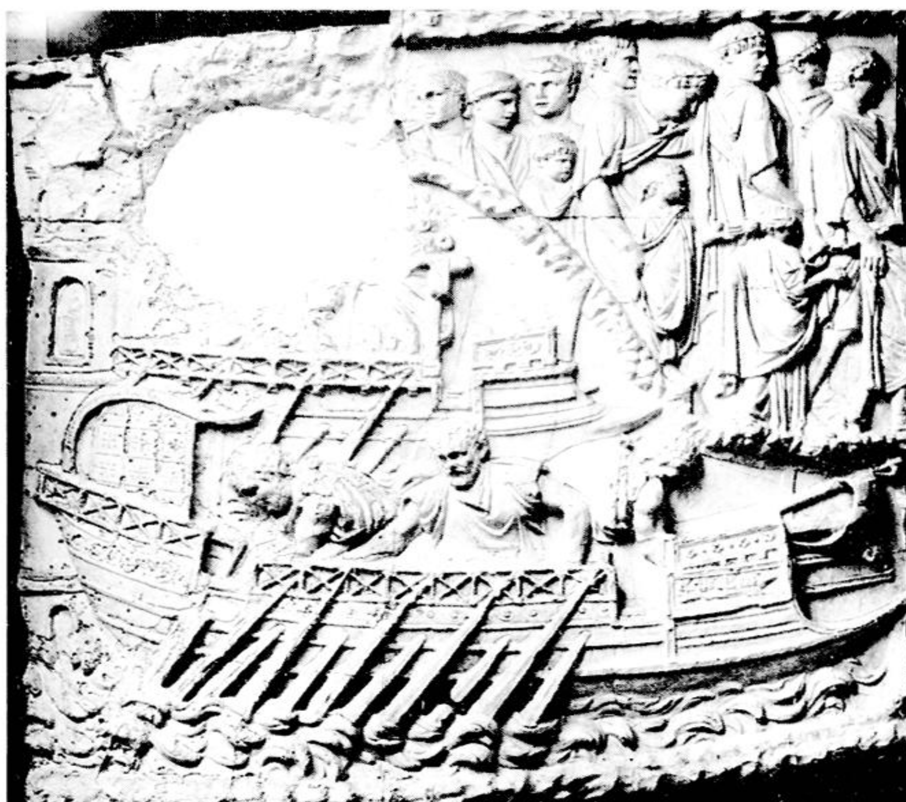


Fig. 47 – Colonne Trajane.

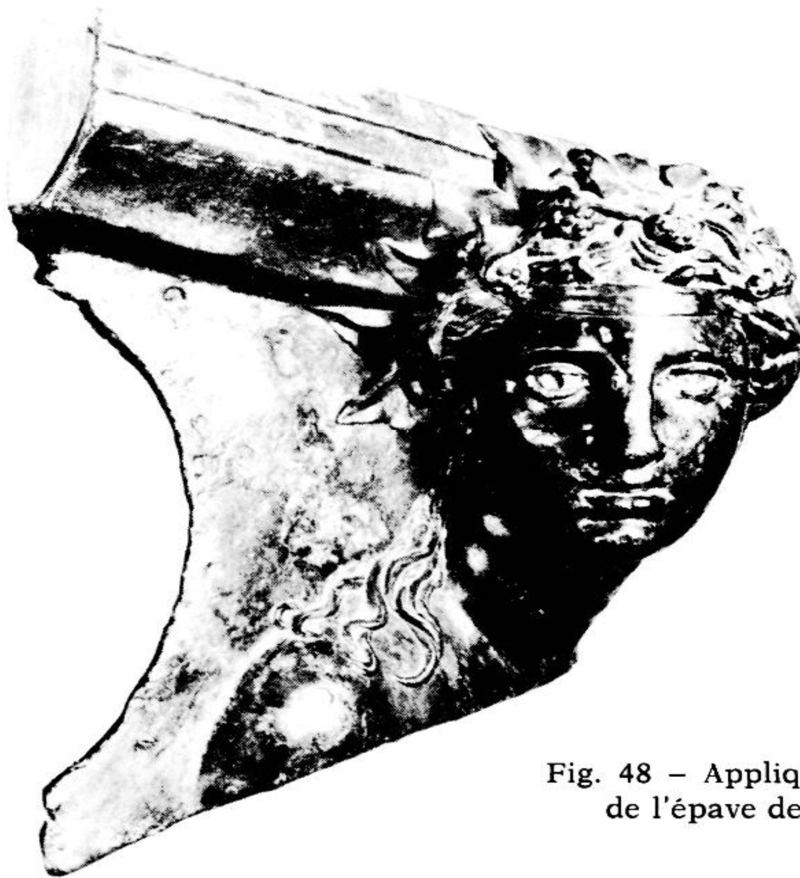


Fig. 48 – Applique de bronze de l'épave de Mahdia.

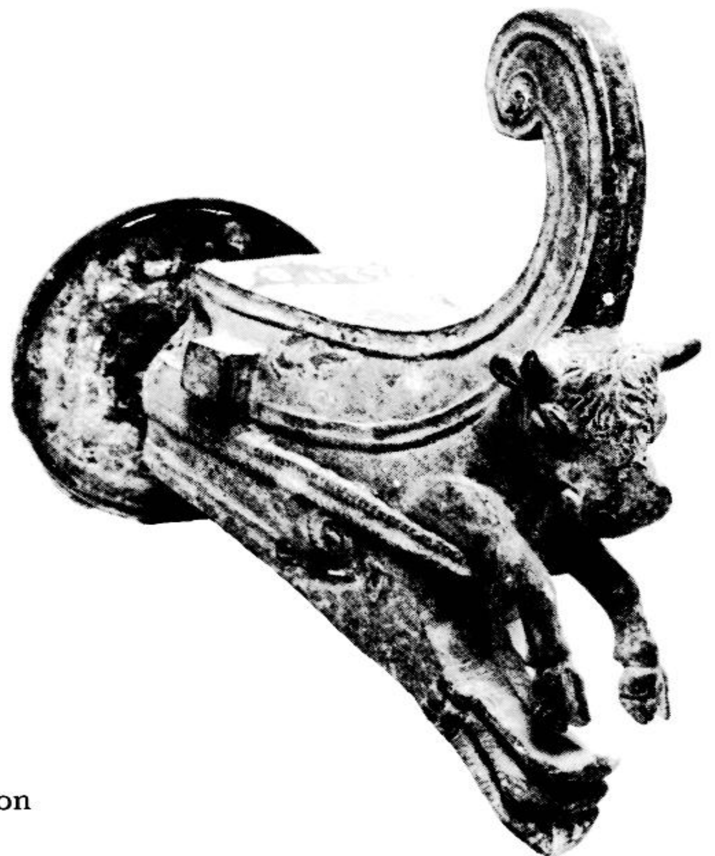
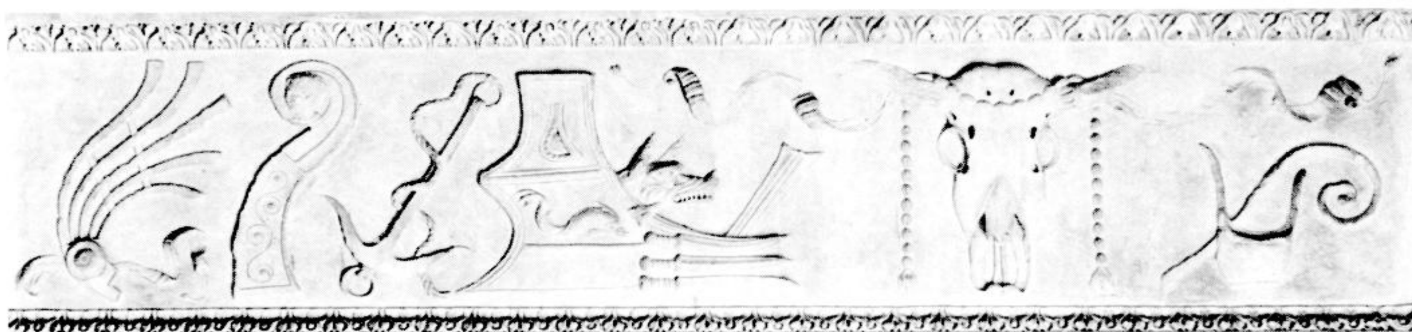
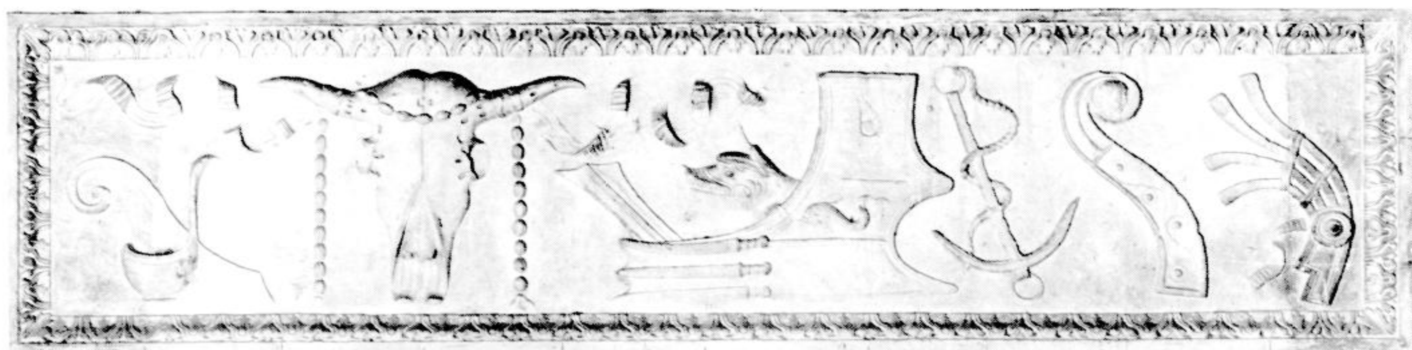


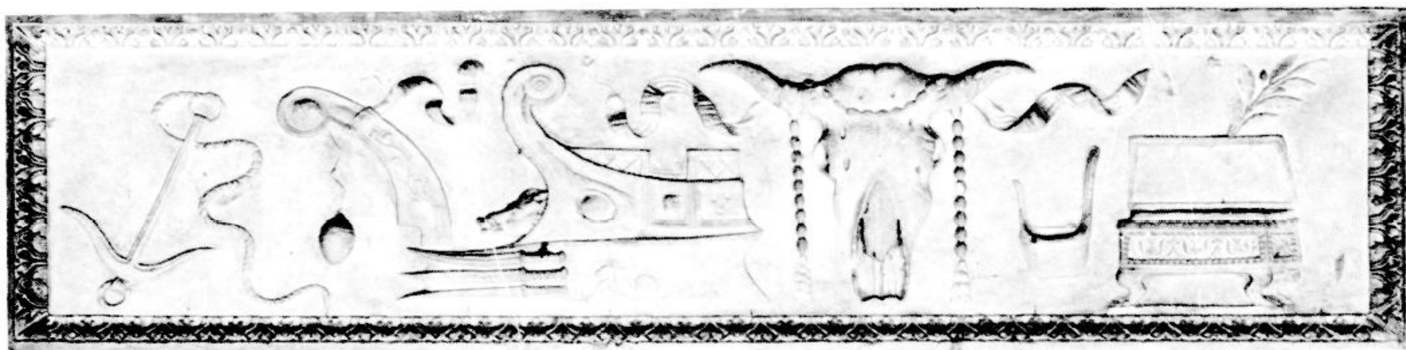
Fig. 49 – Applique de bronze, maison d'Obellius Firmus, Pompei.



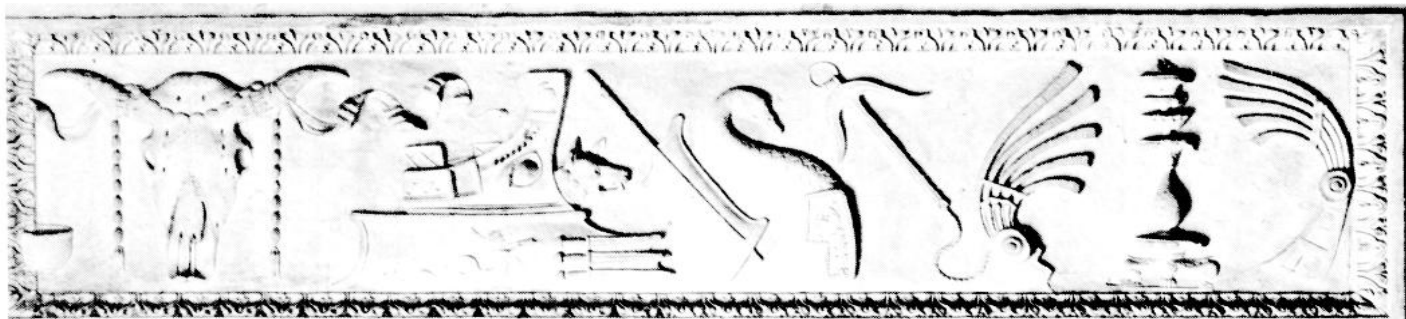
50



51

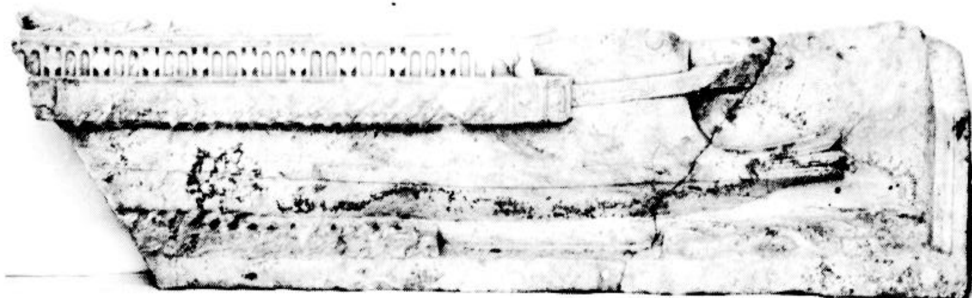


52



53

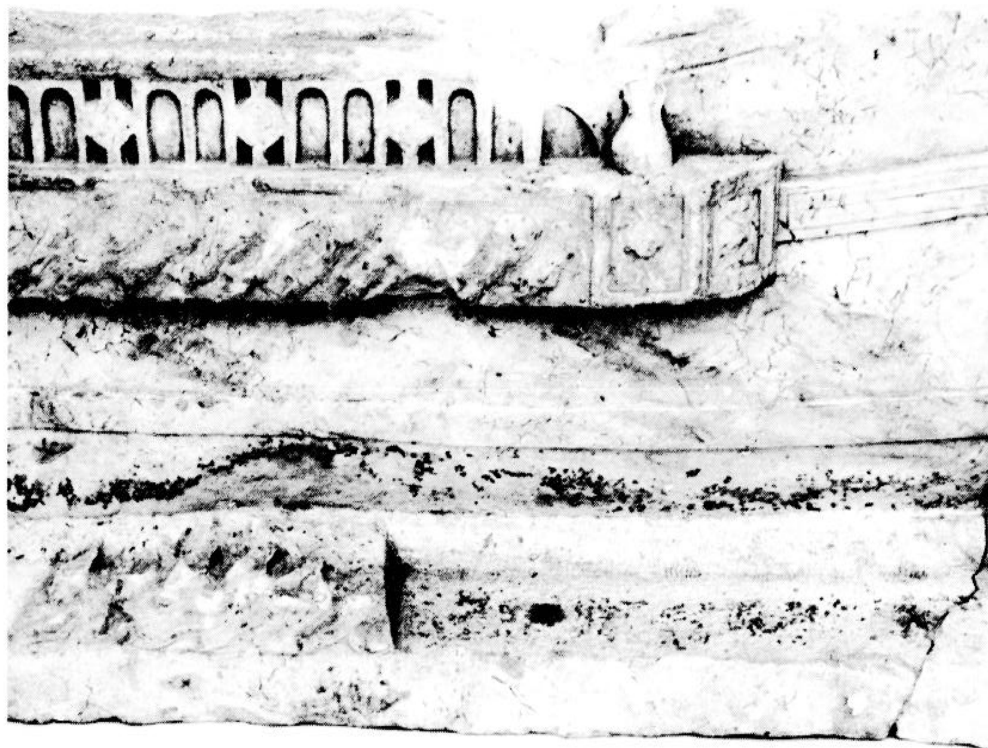
Fig. 50-51-52-53 – Plaque du Musée du Capitole, Rome
(photo Musei Capitolini).



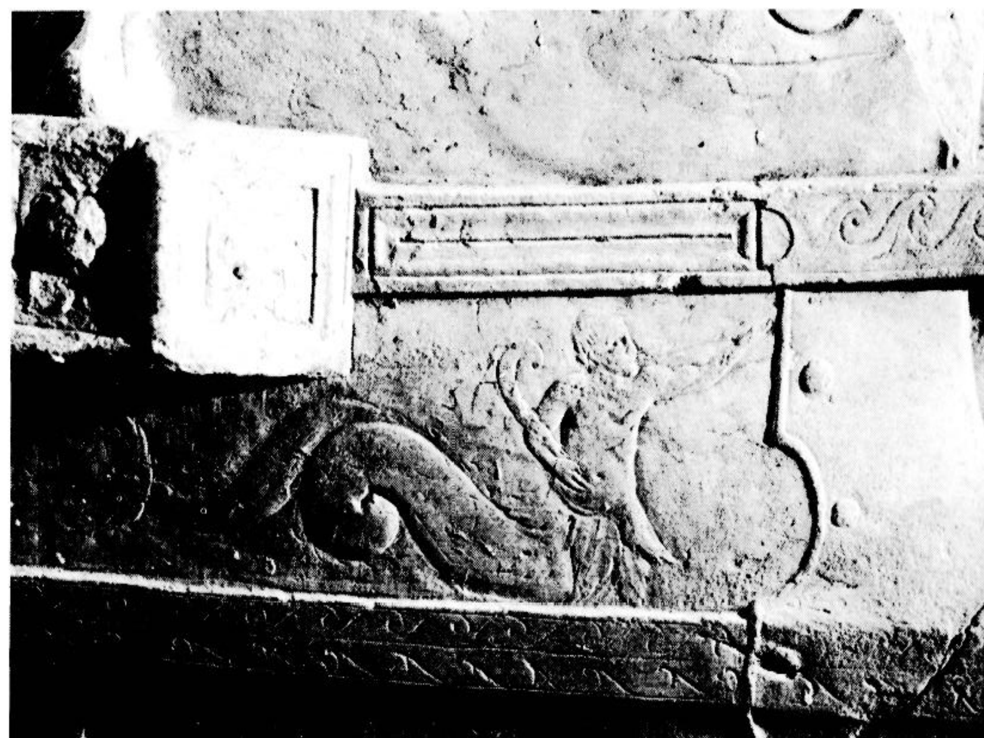
54



56



55



57

Fig. 54-55-56-57 – Galère de l'Antiquarium du Palatin (photo Surintendance de Rome).



Fig. 58 – Plaque du cimetière des Jordani, Rome (photo Musei Capitolini).



Fig. 59 – Stèle de Cologne (photo Rheinisches Bildarchiv 33506).



Fig. 60 – Monnaie de Vienne.



Fig. 61 – Peinture de Pompei (photo DAI).

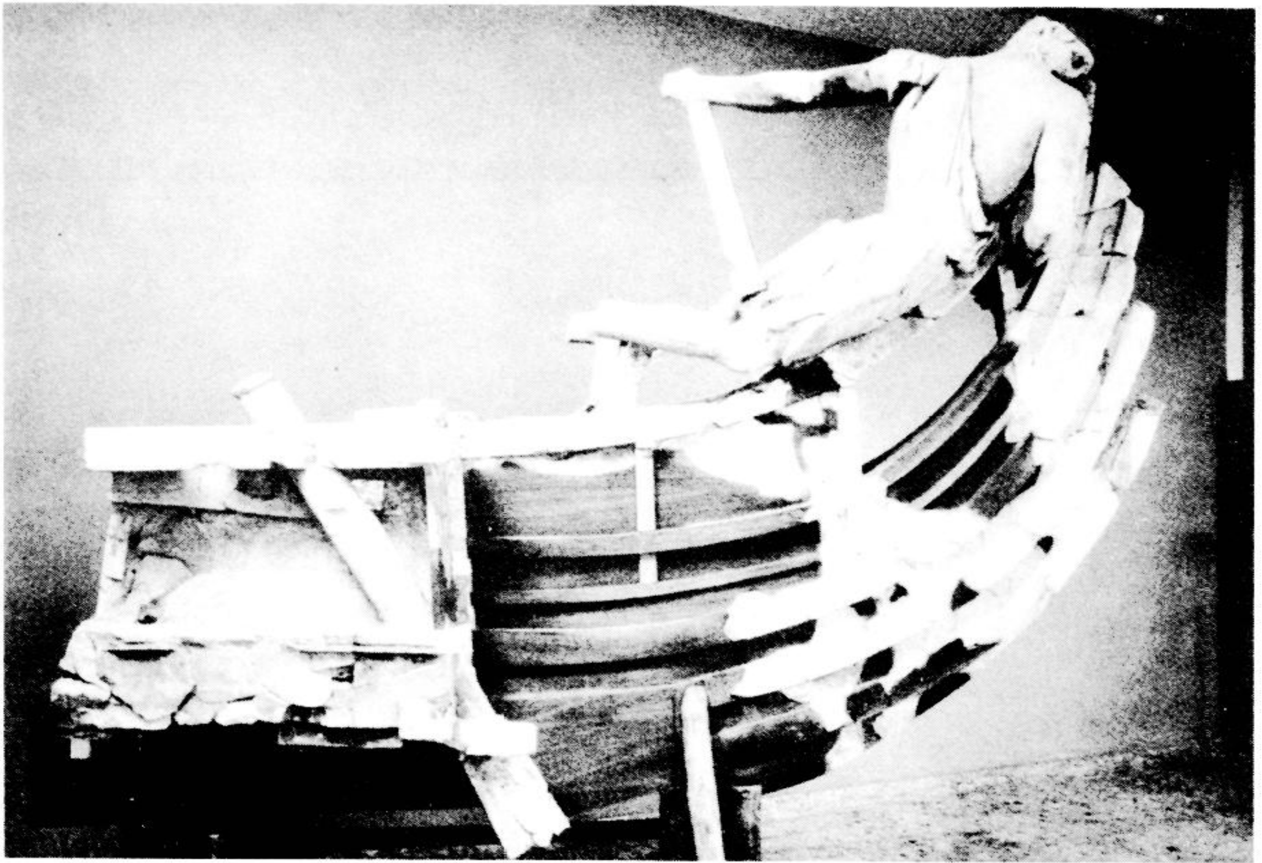


Fig. 62 – Sperlonga, grotte de Tibère : reconstitution de la galère.



Fig. 63 – Monnaie d'Antonin (photo Cabinet des Médailles, Paris).



Fig. 64 – Monnaie d'Antoine.



Fig. 65 – Dromon de Malaga.



Fig. 66 – Colonne d'Arcadius à Constantinople.



Fig. 68 – Monnaie de Carausius (photo Cabinet des Médailles, Paris).



Fig. 69 – Monnaie de Palikanus : les *naualia* de Rome (photo Cabinet des Médailles, Paris).



Fig. 70 – Monnaie de Néron : le port d'Ostie (photo Cabinet des Médailles, Paris).

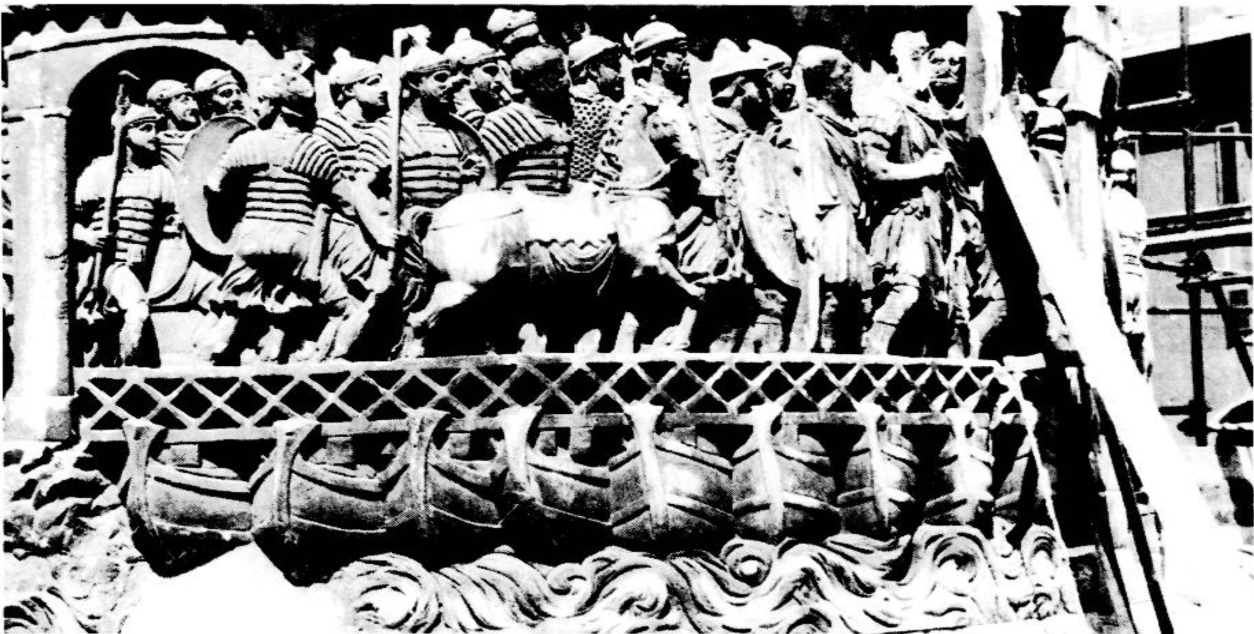


Fig. 67 – Colonne de Marc-Aurèle (photo DAI).

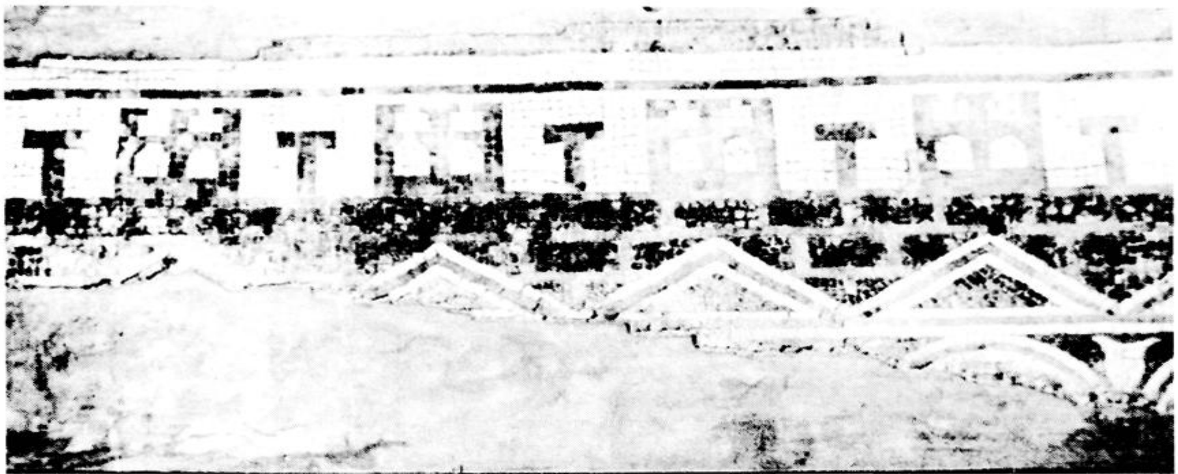


Fig. 71 – Mosaïque de Lanuvium, Sainte-Marie Majeure, Rome.

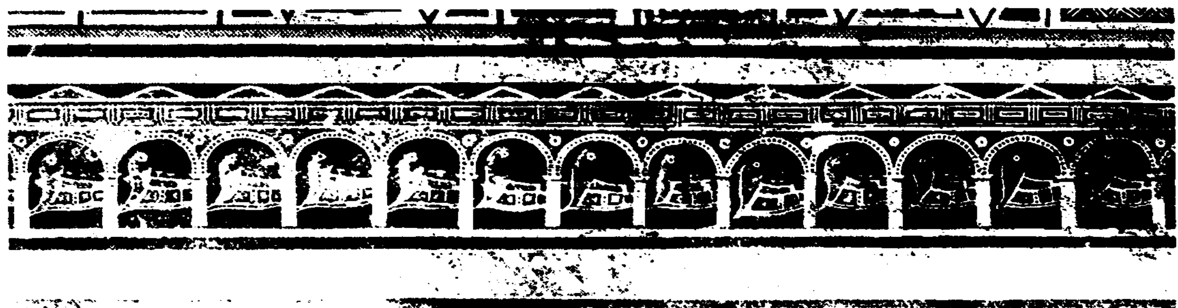


Fig. 72 – Mosaïque du Vatican : *naualia* (photo Musei Vaticani).

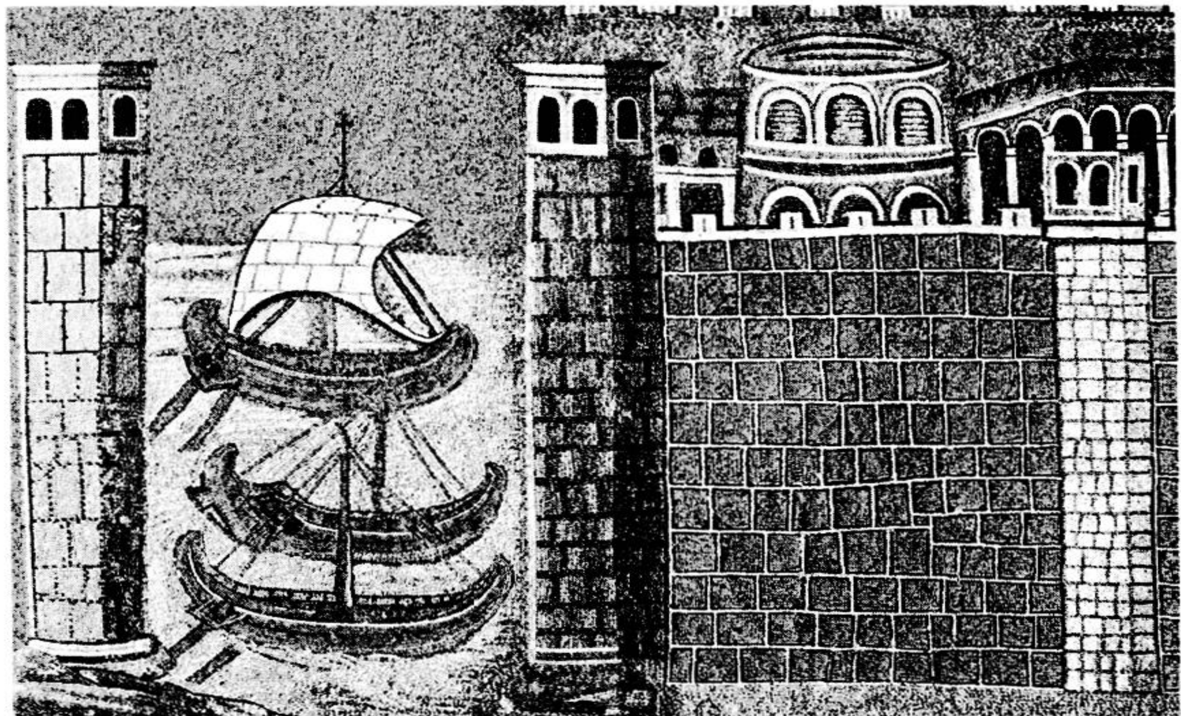


Fig. 73 – Le port de Ravenne, mosaïque de Saint Apollinaire le Neuf.

APPENDICES

Appendice I

LISTE DES BATEAUX ET DES PRÉFETS DES FLOTTES ROMAINES

F. Miltner, dans son article *Seewesen* de la *Real-Encyclopädie* avait déjà entrepris de dresser une liste des bateaux des flottes romaines connus à son époque. Cette liste comporte des erreurs qu'a relevées L. Casson (*SSAW* p. 356) et n'est de toute façon plus à jour; c'est pourquoi nous avons cru bon d'en donner une nouvelle édition plus complète.

De leur côté, C. Starr (p. 209-214) et H.-G. Pflaum (*Carrières, Fasti procuratorium equestrium* p. 1018 sqq.) ont dressé les fastes des préfets connus au moment où ils publiaient leurs ouvrages. La nouvelle édition complémentaire de l'ouvrage de H.-G. Pflaum (*Supplément* posthume, 1982) reste malheureusement incomplète et nous avons jugé bon, là aussi, de donner une nouvelle liste, exhaustive à ce jour. En revanche, nous renonçons à dresser un album complet de l'ensemble des officiers, sous-officiers et marins des différentes escadres romaines. Pour être utile, une telle entreprise demanderait la mention de nombreux détails, à commencer par la description des pierres tombales, l'âge des défunts, leurs années de service, la qualité des dédicants, les formules funéraires; on dépasserait considérablement, de la sorte, les limites imparties à cette publication. Nous nous réservons toutefois la possibilité de revenir sur ces questions dans des articles à venir.

NAVES

I – CLASSIS MISENATIVM

Héxères

Ops, X 3560; 3611.

Pentères

Victoria, X 3404; 3410; 3455; 3463; 3523; 3539; 3568; 3580; 3606; 3637.

Quadrières

Annona, X 3495.

Dacicus, X 3426; 3439; 3480; 3482; 3490; 3569; 3647. *EE* VIII, 383. *AE*, 1916, 52 Jalabert-Mouterde 1167. *AE* 1979, 166.
Fides, VI 1063, 15; X 3436; 3485; 3546; XIV 237.
Fortuna, VI 3126; 3127; 3133; X 3465; 3566.
Libertas, X 3598.
Mercurius, VI 3114.
Minerua, VI 3136; X 3406; *EE* VIII, 444; *AE* 1949, 206.
Venus, X 3391; 3420; 3478; 3491; 3574; 3605; *AE*, 1904, 171; Jalabert-Mouterde 1178; *AE* 1974, 263?
Vesta, X 3365; 3372; 3404; 3454; 3481; 3489; 3495; 3531; 3534; 3566; 3653.
Victoria, VI 3142.

Trières

Apollo, VI 3139; X 3383; 3471; *AE* 1916, 109.
Aquila, X 3562; 3564.
Asclepius, X 3377.
Athenonice, X 3403; 2408; 3602; 3623; 3662. *AE* 1980, 226.
Augustus, X 3446; 3560; 3649; 3650; Jalabert-Mouterde 1172; X 3450.
Capricornus, VI 3095; X 3597.
Castor, X 3582.
Ceres, X 3517; 3540; 3546; 3554; 3592.
Concordia, VI 3094; 3144; X 3370; 3427; 3462; 3498; 3565.
Cupido, X 3442; 3484; 3642; 3664; 3667.
Danuuius, X 3508; 3546; 3553.
Diana, X 3381; 3523.
Euphrates, X 3477; 3484; 3510.
Fides, VI 3117; 3124; 3128; X 3501; 3591; 3599; 3625; *AE* 1949, 208.
Fortuna, X 3589; 3636; *AE* 1946, 145; Jalabert-Mouterde 1171.
Hercules, VI 3102; 3143; 32774; X 3379; 3432; 3505; 3576; 3583.
Isis, VI 3123; X 3615; 3618; 3640.
Iuno, X 3374; 3482.
Iuppiter, X 3638; 3664; *AE* VIII, 444.
Iuuentus, VI 3107.
Liber Pater, X 3535; 3540; 3563; 3579; 3505; Jalabert-Mouterde 1168.
Libera, VI 32771.
Libertas, X 3422, 3588; 3597.
Lucifer, X 3384; 3394; 3395; 3579.
Mars, X 3584; 3627; 3507 (= *AE* 1949, 210). *AE* 1980, 226.
Mercurius, X 3338; 3401; 3452; XIV, 239; *EE* VIII, 44; *AE* VIII, 44; *AE* 1979, 166.
Minerua, VI 3129; X 3453; 3520; 3619; 3626; *NS* 1892, p. 119.
Neptunus, X 3375; 3378; 3656.
Nilus, VI 32764 b; X 3578.

Oceanus, X 3437; 3496.
Parthicus, VI 3121; X 3154; *AE* 1972, 180?
Pax, VI 3105; X 3380; 3470; 3515; 3533; 3652; Jalabert-Mouterde 1159.
Perseus, VI 3146; X 3399; 3466; 3664.
Pietas, X 3497; 3610; 3613; Jalabert-Mouterde 1165.
Pollux, VI 3106; X 3514.
Prouidentia, X 3636; *AE* 1929, 142, *CPL* 120.
Rhenus, VI 3115; 3138; X 3407; 3467.
Salamina, VI 3112; *AE* 1946, 146.
Salus, VI 3134; 3147; 3699; X 3402; 3639; 8119; *CPL* 120.
Saluia, VI 3094; X 3532; 3580; 3600; *AE* 1974, 248.
Satyra, X 3400 a; 3459; 8210.
Siluanus, X 3398; 3408; 8211.
Sol, X 3405; 3503; 3603; 3617; 3658; 3666.
Spes, VI 1063, 17; X 3381; 3510.
Taurus, X 3447; 3648; *AE* 1905, 126; 1929, 147; Jalabert-Mouterde 1162.
Tiberis, X 3475.
Tigris, X 3393; 3400 a; 33443, 8210; XI 3737; *CPL* 120.
Triumphus, X 3555; 3629; 3645.
Venus, VI 3110; X 3382; 3458; 3460; 3461; 3468; 3472; 3539; 3596; 3598; 3635; 3652; 6800; *AE* 1965, 145.
Vesta, X 3483; 3572; 3585; VI 3097; *AE* 1929, 146.
Victoria, III 7327; X 3445; 3545; 3577; 3612.
Virtus, VI 3137; X 8208; *CPL* 120.

Liburnes

Aesculapius, X 3651.
Aquila, X 3361; 3641.
Armata, VI 3145; X 3589; 3634; 3668.
Clementia, X 3511.
Diana, *AE* 1975, 271.
Fides, VI 1063, 20; X 343; 3593; 3632.
Hept – –, VI 32761.
Iuno, *AE* 1979, 167.
Iustitia, X 3492; 3632; 3657; *AE* 1978, 311.
Libertas, X 3590.
Margarita, *AE* 1974, 261?.
Minerua, X 3607.
Neptunus, X 3412; 3475; 3647.
Nereis, VI 3108; X 3464 a; 3469.
Salus, *AE* 1979, 160.
Taurus ruber, X 3421.
Virtus, X 3397; 3400; 3406; *AE* 1905, 126; Jalabert-Mouterde 1162.

Naues incertae

Danae, XIV 234.
Hercules, XIV 241.
Iuppiter, Jalabert-Mouterde 1158.
Minerua, VI 2140.
Ops, VI 3119.
Venus, X 3509; 3618.
Vesta, X 3664 a.
Victoria, X 3670.

«ratis»

Mineruia, *AE* 1964, 103.

II – Classis Ravennativm

Pentères

Augustus, XI 58; 343; *AE* 1922, 135, 5.
Victoria, XI 50; 54; 77; 112.

Quadrières

Fortuna, XI 47; 63; 82; 92.
Mercurius, XI 106.
Neptunus, XI 45.
Padus, XI 70; 99; 110.
Vesta, VI 3158; XI 62.
Victoria, VI 3159; XI 89; *AE* 1905, 201.

Trières

Aesculapius, X 3486; XI 68; 78; 109.
Apollo, X 3527; XI 109; 101.
Aquila, XI 90.
Arcin – –, XI 100; 3735.
Ar[iad]na, XI 102.
Augustus, VI 3151; 46.
Castor, XI 44; 53.
Concordia, *AE* 1980, 487.
Constantia, XI 55.
Corcodilus, *AE* 1972, 196.
Danae, XI 30; 120.

Diana, XI 31; 85.
Mars, II 4063; X 3524; XI 51; 52; 67.
Mercurius, XI 122.
Minerua, XI 35; 36; 72; 119.
Neptunus, VI 3161; XI 94; 97.
Pax, XI 103.
Pietas, XI 64; 343.
Pinnata, XI 28.
Prouidentia, XI 39; 91.
Triumphus, XI 60.
Venus, *AE* 1980, 486, 488. *CIL* XI, 106.
Victoria, XI 59; 65; 113.
Virtus, VI 3148; X 3545; XI 95.
P[– – –], *AE* 1980, 488.

Liburnes

Ammon, XI 3735.
Diana, VI 3149; XI III.
Pinnata, *AE* 1979, 248.
Satura, *AE* 1967, 114.
Varuarina, XI 104.

Naues incertae

Danuuius, VI 3154.
Hercules, VI 3162.

III – Classes ceterae

Classis Britannica

Trières

Radians, XIII 3564.

Classis Flauia Moesica

Liburnes

Armata, *AE* 1950, 175.
Sagita, *AE* 1967, 429.

Classis Syriaca

Liburnes

Capricornus, Jalabert-Mouterde 1163; 1174?
Grypus, III 434.

Classis Augusta Alexandrina

Liburnes

Draco, *CPL* 210.
Fides, *CPL* 191.
Lupa, *BGU* 741, 7-8.
Mercurius, *CPL* 125.
Neptunus, *CPL* 250.
Sol, *BGU* 255.

Naues incertae

Taurus, *CPL* 223.

Classis incerta

Hexères

Ops, VI 3163; 3170; XIV 232.

Quadrières

Fortuna, III 3165.
Ops, *AE* 1927, 3.
Padus, V 541.

Trières

Aesculapius, V 2836.
Apollo, V 2840.
Aquila, VI 3277 a.
Augustus, VI 32776.
Capricornus, VI 32776.
Corcodilus, V 260; *RLÖ* XII, 336, 2.
Diana, VI 3172.

Diomedes, IX 1631.
Iuppiter, XIV 233.
Libertas, XIV 4133; *AE* 1921, 33.
Neptunus, VI 3165.
Ops, VI 3168.
Perseus, VI 3169.
Phryx, *AE* 1900, 185.
Prouidentia, *AE* 1906, 163.
Quadriga, IX 43.
Sol, XIV 242.
Triptolemus, IX 41.
Venus, V 8819.

Liburnes

Armata, VI 3171.
Augustus, VIII 9379; V 1048.
Clupeus, V 1956.
Lucusta, *AE* 1980, 689.
Murena; III 2034.
Nilus, *EE* V, 989-*CIL* VIII 21025.
Sphinx, Panciera, *Gli schiavi . . . art. cit.* p. 329 n. 55.
Triptolemus, *AE* 1966, 97.
Triton, IX 42.

Naues incertae

Clementia, VI 3167.
Mars, V 1956.
Victoria, XI 3736.

Les noms des bateaux

On remarquera tout d'abord que des navires de taille très diverse peuvent porter des noms identiques : c'est le cas, par exemple du théonyme *Mercurius* attribué à deux quadrières, une de la flotte de Ravenne (*CIL* XI, 106), une de la flotte de Misène (*CIL* IV, 3114) et à des trières de Ravenne (*CIL* XI, 122) et de Misène (*CIL* X, 3338). Les noms de baptème des bateaux ne sont donc réservés, ni à des types de navires particuliers, ni à des escadres. Dans la mesure où les inscriptions ne sont pas datées avec précision, il paraît impossible de décider si plusieurs unités portaient le même nom au même moment.

Comme le remarque L. Casson, *SSAW* p. 358, les noms des bateaux de l'Empire sont aussi bien masculins que féminins, alors que le monde grec avait l'habitude de féminiser ces dénominations; on distingue :

- *Les théonymes* (Aesculapius, Ammon, Apollo, Asclepius, Castor, Ceres, Cupido, Diana, Hercules, Isis, Iuno, Iuppiter, Liber Pater, Libera, Mars, Mercurius, Minerua, Neptunus, Nereis, Pollux, Siluanus, Sol, Venus, Vesta).
- *Les allégories* (Annona, Clementia, Concordia, Constantia, Fides, Fortuna, Iustitia, Libertas, Ops, Pax, Pietas, Prouidentia, Salus, Spes, Triumphus, Victoria, Virtus).
- *Les patronymes évoquant un personnage mythologique* (Ariadna, Danae, Diomedes, Perseus, Triptolemus).
- *Les noms d'animaux* (animaux réels ou mythologiques) (Aquila, Capricornus, Corcodilus, Draco, Grypus, Lupa, Murena, Sphinx, Taurus, Taurus ruber, Triton). Capricornus peut, en même temps, désigner un signe du zodiaque (Dans le cas de Grypus, *CIL* III, 434, le mot, au génitif, pourrait aussi désigner le nom du commandant).
- *Les toponymes* (Danuuius, Euphrates, Nilus, Oceanus, Padus, Rhenus, Salamina, Tiberis, Tigris).
- *Les épithètes commémoratives* (Athenonice, Dacicus, Parthicus, Salamina *supra*).
- *Les épithètes évoquant une qualité particulière du bateau* (Armata, Lucifer, Pinnata, Radians, Satyra).
- *Les substantifs évoquant une qualité du bateau* (Clupeus, Lucusta, Margarita, Quadriga, Sagit(t)a).
- *Les épithètes ethniques* (Phryx, Varuarina).
- *Les cognomina impériaux* (Augustus). On notera que seul ce *cognomen* est utilisé.
- *Les gentilices impériaux*. Seul le gentilice *Saluia* est utilisé par plusieurs trières misénates. L. Casson, *SSAW, loc. cit. supra* traduit hâtivement par «sauveur», ce qui paraît impossible en latin. L'autre sens du mot, «la sauge», ne paraît pas non plus devoir être retenu car les bateaux ne portent pas par ailleurs de noms de plantes. Il semble donc probable que certaines trières misénates ont célébré le gentilice de l'Empereur Othon, *Saluius*, dont on sait l'attention pour la flotte lors des événements de 68-69 (*supra* p. 510). On remarquera toutefois que l'inscription *AE* 1974, 248, où apparaît ce nom de bateau doit être datée au plus tôt de l'époque d'Hadrien, puisque le marin à qui elle est dédiée porte le gentilice d'*Aelius*. Cette dénomination unique reste donc quelque peu problématique.

Certains vaisseaux portent toujours le même type de nom : ainsi l'hexère misénate *Ops*. Le mot n'est pourtant pas réservé à ce type de bateau, puisque l'on connaît une quadrière dénommée de la même façon (*Classis incerta, AE* 1927, 3), ou une trière (*ibid. CIL* VI, 3168).

Statistiquement, certains noms apparaissent beaucoup plus fréquemment que d'autres : ainsi Dacicus, Victoria, Venus, Vesta, per exemple, alors que l'on rencontre l'hapax *Satyra* ou l'hapax *Varuarina*.

PRAEFECTI

Classis incerta

avant 12 av. J.-C.	A. Castricius	*CIL* XIV, 2105
entre 27 avant et 37 après J-C	-- nius L.f	*CIL* XI, 711
entre 14 et 37 ap.	Sex. Aulienus	*CIL* X, 4868
avant 41	P. Cornelius Cicatricula	*CIL* XI, 6344
avant Domitien	M. Aurelius An --	*CIL* XII, 258
	P. Flauidius Septuminus	*AE*, 1907, 212
	Cn. Octavius A --	*CIL* X, 6320
	L. Pontius Strabo	*CIL* XI, 6964
	-- us T.f. Rufus	*CIL* X, 4867
	C. Claudius Sardus	*CIL* VI, 3166
26 oct. 145	anonyme	*Roxan* n° 44 p. 68
avant 155	L. Septimius Petronianus	*AE* 1958, 156 (Pflaum, *Carrières*, n° 146 bis)
après 235	anonyme	*CIL* VI, 1644
246-248	Clodius Lucifer	*AE* 1939, 38

Classis Misenatium

11 déc. 52	Ti. Iulius Optatus Pontianus	*CIL* XVI, 1
59/61	Anicetus	Tacite, *Ann*. XIV, 3, 7
69	Moschus[1]	Tacite, *Hist*. I, 87
	Claudius Iulianus	Tacite, *Hist*. III, 57
	Sex. Lucilius Bassus	Tacite, *Hist*. II, 100
	Claudius Apollinaris	Tacite, *Hist*. III, 76-77
9 fév./5 av. 71	Sex. Lucilius Bassus	*CIL* XVI, 12; 13; 15; 16
24 août 79	C. Plinius Secundus	Pline, *Ep*. VI, 16, 4
114	Q. Marcius Turbo	*CIL* XVI, 60; *AE* 1955, 225
Entre le 10 déc. 118 et le 9 déc. 119	--- o	*CIL* XVI, 66
18 nov. 129	Iulius Fronto	*CIL* XVI, 74

[1] Non cités par Pflaum, *Carrières*, parce que non procurateurs.

15 sep. 134	M. Calpurnius Seneca	*CIL* XVI, 79; II, 1178
entre 134 et 138?	M. Gauius Maximus[2]	*AE* 1971, 65
13 fév. 139/26 nov. 140	Caecius Severus[3]	*AE* 1953, 190 (*CIL* XVI, 177); *AE* 1977, 793 (*Roxan* n° 38)
145	Valerius Paetus	*CIL* XVI, 92
145/155	T. Furius Victorinus	*Dessau* 9002
30 avr. 166	Iulius Crescens	*CIL* XVI, 122
vers 175/180	P. Cominius Clemens	*CIL* V, 8659; *AE* 1890, 151
vers 184-5	L. Iulius Vehilius Gratus Iulianus	*CIL* VI, 31856
vers 195-203	Cn. Marcius Rustius Rufinus	*CIL* IX, 1582; X, 1127
209	Claudius Diognetus[4]	*AE* 1976, 794
30 août 212	L. Valerius Datus[4]	*Roxan* n° 74
27 nov. 214	Claudius Dionysius[4]	*AE* 1979, 626
217	Marcius Agrippa	*SHA, Caracalla*, VI, 7
vers 238-240	Valerius Valens	*CIL* X, 3336
28 déc. 247	Aelius Aemilianus	*CIL* XVI, 152
vers 260	M. Cornelius Octauianus	*CIL* VIII, 21000; *AE* 1900, 125; 1907, 4; *CIL* VIII, 12296
302	– – ov – – ius[5]	*CIL* X, 3343
2e moitié 4e s?	Flauius Marianus	*CIL* X, 3344

[2] Cf. Pflaum, *Carrières, supplément* p. 115. La carrière de M. Gauius Maximus a été étudiée par F. Zevi, *La carriera di Gavio Massimo e i restauri tardi nelle terme del Foro, Rendiconti dell'accademia nazionale dei Lincei*, 1971, p. 449-457, qui propose la chronologie que nous suivons ici, soit une préfecture entre 134 et 138. Cette chronologie a été contestée par A. Donati, *Ricerche su Gavio Massimo, Rivistà storica dell'Antichità* I, 1971, p. 127-130, qui propose de situer la préfecture de Gauius Maximus entre 129 et 138. H.-G. Pflaum, *loc. cit.* indique «vers 137».

[3] Caecius Severus, inconnu de C. Starr, mais cité par H.-G. Pflaum est désormais mieux situé dans le temps par l'inscription *AE* 1977, 793, ce qui permet de placer sa préfecture entre le 13 février 139 et le 26 novembre 140 (flotte de Misène).

[4] Trois nouveaux préfets sévériens sont désormais connus par de nouvelles inscriptions : il s'agit de Claudius Diognetus en 209 (*AE* 1976, 794), de L. Valerius Datus attesté le 30 août 212 par *Roxan* n° 74 et de Claudius Dionysius, attesté le 27 novembre 214 par *AE* 1979, 626 (flotte de Misène). Non cités dans le supplément de Pflaum, *Carrières*.

[5] On doit ajouter à la liste de H.-G. Pflaum l'inconnu de 302 (*CIL* X, 3343) et Flauius Marianus (*CIL* X, 3344), parmi les préfets Misénates, non procurateurs, mais déjà cités par *Starr*.

Classis Rauennatium

56	P. Palpellius Clodius Quirinalis	*CIL* V, 533; Tacite, *Ann.* XIII, 30
entre 54 et 68	M. Aurelius Regulus	*CIL* VI, 3150
	L. Aemilius Sullectinus	*CIL* XIII, 1770
69	Sextus Lucilius Bassus	Tacite, *Hist.* II, 100
	Cornelius Fuscus[6]	Tacite, *Hist.* III, 12, 42
5 av. 71	Sex. Lucilius Bassus	*CIL* XVI, 14
11 oct. 127	L. Numerius Albanus	*CIL* XVI, 72
avant le 15 sep. 134	M. Calpurnius Seneca	*CIL* II, 1178; 1267
entre 132 et 134	M. Gauius Maximus[7]	*AE* 1971, 65
5 sept. 152	Tuticanius Capito	*CIL* XVI, 100
vers 145-155	T. Furius Victorinus	*Dessau* 9002
vers 155?	Q. Baienus Blassianus[8]	*CIL* XIV, 5341; *Insc. Ital.* X, 4, 37; 38; *AE* 1974, 123
vers 175-180	P. Cominius Clemens	*CIL* V, 8659; *AE* 1890, 151
vers 183-4	L. Iulius Vehilius Gratus Iulianus	*CIL* VI, 31856
vers 195-203	Cn. Marcius Rustius Rufinus[9]	*CIL* IX, 1582; X, 1127
vers 205	M. Aquilius Felix	*CIL* X, 6657; *AE* 1945, 80
entre oct. 213 et avr. 217	M. Gongius Nestorianus	*CIL* XVI, 138
28 déc. 249	I[u]lius – – – ucianus	*CIL* XVI, 154
milieu 3e s.	Vibius Seneca[10]	*Studi Romagnoli*, 1966 (1968) p. 229-33
3e s.	Voltinius Saloninus[11]	*AE* 1979, 290

[6] A la liste des préfets Ravennates de H.-G. Pflaum, on doit ajouter Cornelius Fuscus cité par Tacite, *Hist.* III, 12, 42. (Intégré dans le supplément p. 116).

[7] M. Gauius Maximus doit être ajouté à la liste des préfets Ravennates entre 132 et 134 (cf. *supra*) (Intégré dans le supplément de H.-G. Pflaum, *Carrières* p. 1169.

[8] Q. Baienus Blassianus, préfet de Ravenne entre 120 et 125 selon H.-G. Pflaum, peut être désormais situé avec plus de vraisemblance grâce à *AE* 1974, 123, vers 155. (= Pflaum, *Carrières* supplément p. 116 : vers 160).

[9] Intégré dans le supplément de Pflaum, *Carrières*.

[10] Intégré dans le supplément de Pflaum, *Carrières*.

[11] Non cité dans le supplément de Pflaum, *Carrières*.

Classis Britannica

peu après 133	L. Aufidius Panthera	*CIL* VII, 18
vers 140	M. Maenius Agrippa L. Tusidius Campester	*CIL* XI, 5632
après 140	Q. Baenius Blassianus[12]	*CIL* XIV, 5341; *Insc. Ital.* X, 4, 37; 38; *AE* 1974, 123
vers 150	Sextus Flauius Quietus[13]	*AE* 1960, 28
entre 209 et 211	anonyme	*CIL* VI, 1643

Classis Germanica

69	Iulius Burdo	Tacite, *Hist.* I, 58
entre 102 et 114	C. Manlius Felix	*CIL* III, 726
vers 165	P. Helvius Pertinax	*SHA*, Pertinax, II, 2. *AE* 1963, 52
entre 209 et 211	anonyme	*CIL* VI, 1643
I^e^ moitié 3e s.	M. Pomponius Vitellianus	*CIL* VIII, 9237
après 96	M. Aemilius Crescens	*CIL* XIII, 8198

Classis Flauia Pannonica

entre 102 et 114	C. Manlius Felix	*CIL* III, 726
entre 201 et 207	L. Cornelius Restitutus	*CIL* VIII, 7977
entre 209 et 211	anonyme	*CIL* VI, 1643
entre 193 et 235	anonyme	*CIL* XIV, 4468-70

Classis Flauia Moesica

entre 80 et 98	Q. Atatinus Modestus	*CIL* IX, 3609-10
début second s.	M. Arruntius Claudianus[14]	*AE* 1972, 572 (= *AE* 1969-70 595 a)

[12] Parmi les préfets de la flotte britannique, Q. Baenius Blassianus daté par Pflaum entre 112 et 117 doit être désormais déplacé après 140 grâce à *AE* 1974 123 (= Pflaum, *Carrières*, supplément p. 119).

[13] Aux listes de H.-G. Pflaum et de C. Starr il faut rajouter le préfet de la flotte britannique Sex. Flauius Quietus, vers 150 (*AE* 1960, 28).

[14] La flotte de Mésie connaît désormais un nouveau préfet au début du second siècle en la personne de M. Arruntius Claudianus (*AE* 1972, 572). Cf. Pflaum, *Carrières*, supplément p. 124.

entre 106 et 120	L. Valerius ---	*CIL* III, 8716
vers 140	P. Aelius Marcianus	*CIL* VIII, 9358
entre 198 et 201	M. Vindius Verianus	*AE* 1937, 178
entre 209 et 211	anonyme	*CIL* VI, 1643
entre 238 et 244	P. Aelius Ammonius	*Dessau* 8851
milieu 3e s.	Postumus[15]	*AE* 1977, 762

Classis Pontica

175-176	L. Iulius Vehilius Gratus Iulianus	*CIL* VI, 31856
3e s.	Crispinus	*IGRR* IV, 150

Classis Syriaca

vers 135	Sex. Cornelius Dexter	*CIL* VIII, 8934
2e s.	--- ellius	*AE* 1939, 232

Classis Augusta Alexandrina

17 nov. 86	Claudius Clemens	*CIL* XVI, 32
24 sept. 105	C. Vibius Maximus[16]	*Roxan* n° 9; *AE* 1968, 513
105-106	Cas ---	*BGU* IV, 1033
vers 130	L. Valerius Proculus	*CIL* II, 1970
7 mars 134	Q. Marcius Hermogenes	*CIL* III, 43; *IGRR* I, 1197
14 fév. 138	Saluistius Africanus	P. Oxy. II, 237; col. VIII, 3
10 oct. 159 et 18 nov. 160	Septimius Priscus	*BGU* 142
175	Iuuencus Valens	*P. Oxy.* XII, 1451

SUBPRAEFECTI

Classis Misenatium

Ie moitié 2e s.	P. Fulcinius Vergilius Marcellus	*EE* IX, 9010

[15] Non cité dans le supplément de H.-G. Pflaum.
[16] Non cité dans le supplément de H.-G. Pflaum.

vers 161/180	L. Alfenus Senecio	*CIL* X, 3334
vers 182	C. Annius Flauianus	*CIL* VIII, 17900; *AE* 1970, 704
vers 193-196	Ti. Claudius Subatianus Proculus	*AE* 1911, 107
3e s.	anonyme	*CIL* VIII, 14729

Classis Rauennatium

avant 114	T. Abudius Verus	*CIL* VI, 1643
entre 138 et 161	T. Appalius Alfinius Senecio	*CIL* IX, 5357
vers 195	T. Cornasidius Sabinus	*CIL* IX, 5439

Classis incerta

après 235	anonyme	*CIL* VI, 1644

Classis Augusta Alexandrina

vers 54	Ti. Iulius Xanthus	*CIL* VI, 32775

COMMANDEMENTS EXTRAORDINAIRES

P. Aelius Marcianus	*praepositus classis Syriacae et Augustae* (*CIL* VIII, 9358)	Antonin
Q. – – n – – ioius Seuerus	*praepositus classibus – – –* (*CIL* VIII, 9363)	Marc-Aurèle
L. Artorius Castus	*praepositus classis Misenatium* (*CIL* III, 1919)	Commode?
M. Valerius Maximianus	*praepositus uexillationum classium Misenatis item Ravennatis item classis Britannicae* (*AE* 1956, 124)	Marc-Aurèle
C. Iulius Priscus	*praepositus uexillationi classis pr. – –* (*CIL* VI, 1638)	Gordien

Vibius Seneca	*dux uexillationum classium pr. Mis. et Rau.* (H.-G. Pflaum, *Studi Romagnoli* 1967, p. 255-7)	vers 250
C. Sulgius Caecilianus	*praepositus reliquationis cl. pr. Mis.* (*CIL* VIII, 14854)	Sévères
M. Verecundinus Verus	*praepositus reliquationis cl. pr. Mis.* (*CIL* X, 3345)	Philippe
C. Iulius Alexander	*praepositus reliquationi clas. pr. Mis. et Rau.* (*AE* 1910, 36)	Gordien

On peut en outre ajouter à cette liste de commandements exceptionnels les deux stolarques connus par des inscriptions, Ti. Claudius Magnus, stolarque d'une flotte non précisée (*Bursians Jahresbericht*, 189, 1921, 28) et C. Iulius Alexander, stolarque de la flotte de Misène en 246 (*AE* 1910, 36), bien que ce titre ne soit pas clair (*supra* p. 550).

Appendice II

LE COMBAT NAVAL D'APRÈS SYRIANOS (traduction)

Le combat naval d'après Syrianos (traduction du texte des *Naumachica)* (*cf. supra* p. 339). Nous commençons au chapitre 9, paragraphe 1, intitulé « Comment placer les navires au moment du combat ». Les paragraphes 8 à 20, qui évoquent l'attitude et les qualités de l'amiral, ne sont pas traduits.

1. « Au moment de commencer l'exposé sur le combat naval, il faut parler tout d'abord de la position des navires, selon laquelle on forme l'escadre. En effet, comme dans les phalanges de fantassins, c'est par-dessus tout grâce au bon ordre de l'armée que subsiste notre supériorité et il en est de même dans les combats à la mer, tant il est vrai que l'absence de dispositions tactiques conduit à la débandade.

2. Il faut dire, tout d'abord, que certains des navires de guerre sont très grands, et ont un équipage nombreux; ils sont pour cette raison plus rapides et plus sûrs que les autres; certains sont petits, légers, avec un équipage peu nombreux; d'autres se trouvent plus ou moins entre ces deux catégories.

3. Il faut utiliser les navires les plus grands pour les combats à la mer, on peut souvent les utiliser sur les lacs, mais jamais sur les fleuves : il n'est pas facile, en effet, à cause de leur poids, de les faire revenir en arrière, surtout quand la rive est occupée par l'ennemi. Rien n'empêche, au contraire, d'utiliser sur les fleuves les vaisseaux de taille moyenne ou les bateaux plus courts.

4. Au moment du combat, nous plaçons les vaisseaux les plus robustes et les plus fournis en hommes au premier rang côte à côte. Ils doivent être éloignés les uns des autres de façon à ne pas s'empêcher de combattre, à ne pas se heurter, et l'armure de leurs soldats doit être plus sûre que celle des autres; dans les phalanges de fantassins aussi nous cuirassons de façon plus sûre les premières lignes car elles sont devant et elles supportent le poids du combat. Les autres vaisseaux suivent derrière, avec la même formation que les premières lignes, et sans s'avancer au hasard.

5. Nous garderons la formation non seulement pendant le combat lui-même, mais aussi il sera opportun de l'observer pendant notre appro-

che, avant que l'ennemi ne soit là, comme nous le faisons dans les combats sur terre : la raison en est que les armées, habituées à l'avance à la formation de combat, la gardent au moment opportun . . .

6. Celui qui conduit l'ensemble de la flotte doit se placer à l'avant-garde, de façon à voir l'escadre sur toute sa longueur, il la redresse au cas où elle commet quelque erreur de placement. Il doit aussi avoir avec lui deux des vaisseaux les plus rapides, pour apporter ses ordres; lui-même se tient en avant, au milieu de la flotte, et se porte légèrement vers chacune des ailes : de la sorte, n'allant pas lui-même jusqu'aux ailes de l'escadre, il ne risque pas de disposer convenablement l'une d'elles par sa présence, et de laisser l'autre se mettre en désordre, par son absence.

7. Ce doit être, en effet, l'occupation principale de l'amiral, et parmi ses soucis essentiels, de donner les ordres nécessaires pour que ceux des bateaux qui, après avoir été rangés côte à côte, s'avancent hors de la ligne par l'incurie de leurs capitaines, attendent, et ne laissent pas de trou entre eux et le reste de la formation; à l'inverse, ceux qui sont à la traîne doivent s'avancer jusqu'à ce qu'ils reviennent au niveau des autres . . .

20. L'ennemi approchant, il faut que l'amiral courre devant l'escadre, au centre et exhorte encore à combattre avec courage, donne de bons espoirs à l'expédition; puis passant dans le dos de l'armada tout entière, qu'elle soit rangée sur une ligne ou sur deux, il pousse les traînards et les remet dans le rang.

21. Et s'il voit les soldats hésitant devant le combat, lui-même un peu devant les autres vaisseaux vient au contact de l'ennemi, avec, de chaque côté, les bateaux les plus forts et à l'équipage le plus nombreux. Si, au contraire, il voit les soldats pleins d'ardeur pour le combat, il suit la bataille au milieu de l'escadre, faisant souvent donner de la trompette, donnant du courage aux siens, menaçant de façon plus terrible les hésitants et il place aux deux ailes de l'escadre quelques uns des bateaux les plus sûrs pour donner de la cohésion à l'escadre.

22. Il arrive aussi que le centre de l'escadre montre des velléités de fuite, lorsque les marins laissent leurs rames inactives, ou rament en hésitant; quelquefois aussi, ceux de derrière suivent. C'est pourquoi il faut que l'amiral s'y porte lui-même avec diligence, ou envoie un autre à sa place, encourage les nonchalants, mette à leur place ceux qui n'y sont pas.

23. Si, au contraire, il voit que rien de tout cela ne se produit, mais présume que certaines sections ont idée de déserter, l'amiral doit les tenir à l'œil, les observer, leur envoyer des vaisseaux légers, menacer de la mort sur le champ l'un des autres combattants, s'il déserte . . . On peut soupçonner de désertion ceux qui sont vers la mer, quand on se bat en pays étranger, et au contraire ceux qui sont vers la terre, quand on se bat chez nous.

24. Il est aussi très utile de choisir, à l'une des ailes de l'escadre, ou aux deux, un certain nombre de bateaux, intermédiaires entre les plus gros bateaux ennemis et les plus légers, afin qu'ils échappent à la prise

par les plus gros, en fuyant, et qu'ils ne soient pas battus par les plus faibles.

25. Quand l'amiral a vu que les escadres sont en plein combat, il doit faire avancer ces bateaux, les faire déborder sur les ailes, et prendre l'adversaire à revers. Car, je le sais bien, l'ennemi faiblira quand il devra faire face sur plusieurs fronts : les uns combattront ceux qui viennent par devant, les autres feront volte-face contre ceux qui viennent par derrière, afin de ne pas avoir à les combattre en les ayant dans le dos.

26. Mais si l'ennemi, voyant, face à lui, les bateaux qui cherchent à le déborder, n'allonge pas lui aussi sa propre escadre, et empêche de passer, il faut que les bateaux en question n'abordent pas l'ennemi de face, mais se retirent derrière leurs propres lignes, jusqu'à ce que les deux escadres soient aux prises; mais quand on voit les deux escadres en pleine mêlée, alors il faut que ces bateaux débordent et viennent dans le dos de l'ennemi, en restant suffisamment éloignés pour ne pas être pris par les plus puissants des adversaires, mais en s'approchant le plus possible pour troubler ceux que trop d'ardeur conduit à franchir leurs lignes pour combattre les nôtres.

27. Il est bon aussi de disposer aux ailes de tels navires, non seulement pour agir, mais aussi pour éviter des revers : car si l'ennemi s'empresse d'entreprendre cette même action, nos bateaux s'opposeront à son avance, justement parce qu'ils auront été disposés d'avance pour cette tâche; ils tranquilliseront ainsi leur propre camp. Voilà à peu près quelle est l'action lorsque nos bateaux sont plus nombreux que ceux de l'ennemi.

28. Les uns veulent que l'assaut de l'escadre soit plus vif pour donner plus de courage aux siens et de peur à l'ennemi; d'autres pensent qu'on aborde l'ennemi avec plus de sûreté en avançant lentement, d'autres enfin pensent que c'est en ne bougeant pas. Pour ma part, je crois qu'il est sûr de prendre ses décisions quand on voit les dispositions morales de la troupe pour le combat.

29. Aussi, si nous voyons les nôtres hésiter à combattre, il faut les lancer tous ensemble contre l'ennemi en poussant un cri très fort, en faisant beaucoup de tumulte, et à toute vitesse; si, au contraire, nous les voyons pleins d'ardeur, il faut les mettre lentement en mouvement, en gardant leur place. S'ils ont du mal à prendre les dispositions de combat, ils doivent absolument rester tranquilles à leur place, prêts à recevoir le choc de l'ennemi : car en bougeant, ils perdent leur place. Une fois qu'ils ont vu l'ennemi se rapprocher, eux-mêmes, alors, doivent se mettre en mouvement et, avec une belle ardeur, en poussant un grand cri, venir au contact de l'ennemi.

30. Voilà une disposition tactique, en fonction de laquelle nous déployons l'escadre en ligne pour venir au contact de l'ennemi. Mais il arrive aussi qu'on creuse la ligne de l'escadre et qu'on lui donne la forme d'un croissant. Cela se fait quand nous voyons l'ennemi assez fort, tenant ses rangs, et particulièrement quand nous ne pouvons refuser le combat

par souci d'épargner les nôtres : alors, après avoir placé aux ailes du dispositif les bateaux les plus sûrs, nous placerons après eux les plus faibles ; il faut, en effet, que les vaisseaux ennemis se gardent d'une percée frontale pour ne pas courir le risque d'être assaillis de chaque côté.

31. Le dispositif ne doit pas être trop profond, mais ne doit pas dépasser, en gros, le demi-cercle : de la sorte, si l'ennemi vient aborder les ailes de l'escadre, ceux qui sont au fond du dispositif peuvent, eux aussi, en toute hâte, aider aussitôt les leurs. Il ne faut pas former de loin un tel dispositif, mais le faire quand l'ennemi s'approche, afin d'éviter que l'adversaire, voyant de loin la disposition de notre escadre, ne forme lui aussi sa propre escadre en fonction de ses besoins.

32. Celui-ci place alors les bâtiments les plus forts aux ailes, les plus faibles au centre, divise ses forces et gagne la haute mer, ou s'avance sur deux lignes, poussant la première vers le fond de notre dispositif, faisant suivre l'autre par derrière, faisant venir les ailes de la deuxième ligne au contact de nos ailes, faisant suivre par le centre de la deuxième ligne ceux qui s'avancent ; il évite ainsi que, voyant cela, nos vaisseaux qui sont placés à chaque bout du demi cercle en viennent au contact de ceux qui s'avancent, pour ne pas avoir dans le dos la deuxième ligne ennemie.

33. C'est pourquoi, quand l'ennemi se range en bataille de cette façon, ceux qui sont près des ailes ne doivent pas entrer contre ceux des ennemis qui s'avancent mais attendre la deuxième ligne, provoquer la mêlée au moment opportun ou leur ouvrir une brêche au centre de façon à les prendre à revers.

34. Il faut surtout éviter le côté de la terre, afin de ne pas être bousculés et poussés tous ensemble les uns contre les autres par un mouvement d'encerclement : non seulement les traits adverses portent alors davantage contre nous, mais encore nous risquons, sous leur effet, parce que nous sommes serrés, de nous briser les uns sur les autres.

35. Mais s'il est possible d'affronter l'ennemi dans la formation « concave » du croissant, il est aussi possible de changer cette disposition pour la formation « convexe », chacun des bateaux n'y est pas placé de la même façon que celle que nous avons décrite dans le cas de l'escadre en demi-lune ; au contraire, les plus forts, ceux qui ont l'équipage le plus nombreux sont au centre, les bateaux intermédiaires viennent après, les plus médiocres sont aux ailes, afin que ce soient d'abord les plus gros qui abordent l'ennemi, et que les plus médiocres soient gardés en réserve aux ailes.

36. Mais il faut aussi placer à chacune des ailes deux des bateaux les plus forts pour protéger les plus faibles. Mais si nous avons un nombre de navires plus grand que celui de l'ennemi, il faut placer, derrière, au milieu de l'escadre, le plus grand nombre possible de ces bateaux médiocres : ainsi les plus gros, qui sont les premiers au contact de l'adversaire, auront derrière eux des alliés, qui aideront les uns ou les autres, ceux qu'ils verront engagés dans des combats plus durs que les autres.

37. Cette disposition se prend en plaçant d'abord les bateaux en ligne droite, les plus forts au centre, ceux qui ont le meilleur équipage, ensuite les bateaux de force intermédiaire, les plus médiocres enfin : tout en gardant les ailes soudées au reste de l'escadre, le centre s'avance et les autres suivent, sans que les ailes dépassent vers l'arrière le niveau de la largeur initiale de l'escadre.

38. Selon cette disposition, il faut, au moment du choc avec l'adversaire, faire stopper les bateaux, et allonger au maximum la ligne de bataille : il faut prendre garde, en effet, que le centre du dispositif ne soit resserré sous la pression ennemie, et l'amiral, parcourant l'escadre à l'intérieur de la formation, doit sonner de la trompette, et encourager les siens, surtout là où il voit que le combat fait rage.

39. Il faut, en outre, ne pas former ce dispositif de loin afin que l'ennemi ne puisse changer la disposition de ses bateaux selon ses intérêts sous la nécessité du combat. On se sert de cette tactique quand on a l'intention de forcer l'escadre adverse et de bouleverser son ordonnance.

40. Cela arrive surtout quand les adversaires adoptent la disposition en croissant; ainsi, l'escadre en formation convexe s'avance au milieu de leur dispositif, et le combat a lieu dans l'ordre, chacun des bateaux en formation convexe étant opposé à ses adversaires.

41. Il faut savoir que lorsque l'ennemi utilise la formation en croissant, et nous la disposition contraire, nous ne placerons plus, comme on l'a dit, les vaisseaux qui ont l'équipage le plus nombreux au centre de l'escadre en formation convexe, ni après eux les autres, mais au contraire les vaisseaux au meilleur équipage contre les adversaires qui ont le meilleur équipage, les plus faibles contre les plus faibles, et les bateaux moyens contre les bateaux semblables».

Appendice III

LETTRES DE MARINS ÉGYPTIENS (traduction)

Les papyri égyptiens nous ont conservé un certain nombre de lettres de matelots à leurs familles. Toutes ne sont pas d'égal intérêt pour la connaissance de la marine romaine, et nous en avons sélectionné quatre qui livrent des détails significatifs sur l'organisation du service ou la vie quotidienne.

Les deux premières proviennent de Karanis (*P. Mich.* VIII 467-468). Elles ont la particularité d'être en latin et appartiennent à un dossier plus volumineux (*P. Mich.* VIII, 467-481) qui rassemble la correspondance d'un certain Tiberianus, dont le fils, Claudius Terentianus, est matelot dans la flotte d'Alexandrie. Il passera d'ailleurs ultérieurement dans la légion. Les lettres sont du premier quart du deuxième siècle. (Cf. G. B. Pighi, *Lettere latine d'un soldato di Traiano*, Bologne, 1964).

Les deux autres lettres, écrites en grec, *P. Mich.* VIII, 490 et *BGU* 423 sont elles aussi du deuxième siècle. Elles montrent deux égyptiens enrôlés comme matelots et arrivant à Misène dans leur poste.

P. Mich. VIII, 467 : Claudius Terentianus à Claudius Tiberianus son seigneur et très cher père, ses nombreuses salutations. Avant tout, j'espère que tu es en forme, de bonne humeur et en bonne santé, ainsi que tous les nôtres, et je suis heureux chaque fois que j'ai de vos nouvelles. Sache, père, que j'ai reçu . . . un manteau, une tunique, un sayon à porter avec des braies, et de Nepotianus . . . Mais tu lui en avais donné d'étoffe de lin. En venant . . . Tu sais parfaitement combien il a menti à ses camarades. Apprend que je dois partir en toute hâte en Syrie avec une vexillation et je leur ai demandé de me les donner, mais il a prétendu ne pas en avoir. Il me dit : «Si tu ne me les rends pas . . ., je ne rapporterai pas à ton père le paquet». Et si je n'avais pas eu besoin, je les lui aurais rendus bien volontiers, pour que tu récupères sur lui notre ⟨paquet⟩ . . . Kalabel et Deipistus ont été admis dans la *Classis Augusta Alexandrina* . . . Personne ne raconte les chances qu'il a dans la vie; je ne hais pas Marcellus pour cela. A moi, il n'a donné que de bonnes paroles; mais je n'ai de haine contre personne. Là . . . grâce à eux, j'ai été enrôlé dans la flotte : je ne veux pas te paraître vagabonder comme un fugitif, touché par l'amertume. Je te prie et te demande, père, car il n'y a que toi que je chéris après les dieux, de m'envoyer, par l'intermédiaire de Valerius, un glaive de bataille, un . . ., une hache, un grapin, deux lances parmi les meilleures qui soient, un manteau, une tunique serrée à la taille, avec mes braies, pour que je

les aie, car j'ai usé ma tunique avant d'être accepté à l'armée, et j'avais laissé mes braies neuves. Si tu dois m'envoyer quelque chose, mets l'adresse sur tout, et décris moi l'ensemble par lettre, pour qu'il n'y ait pas d'échange en route. Et si tu m'écris une lettre, adresse la sur la liburne de Neptune. Apprends que, grâce aux dieux, tout va bien chez nous. Je t'ai envoyé ... deux amphores d'olives, une en saumure, une de noires. Ces amphores sont les mêmes que celles ... que je t'ai envoyées. Tu pourras, grâce à celles-ci, identifier aussi celles-là. Je te demande et te prie, père, d'aller dans le delta sur un navire marchand pour acheter et envoyer trois ... Ma mère te salue, ainsi que mon père Ptolémée et tous mes frères. Salue Aphrodisias, Isitychis, Serenus le scribe, Marcellus ton collègue et Terentius ton collègue et tous tes camarades de chambrée. Je te souhaite bonne santé pendant longtemps, avec tous les tiens. Salut.

P. Mich. VIII, 468 : Claudius Terentianus à Claudius Tiberianus, son père et seigneur, ses salutations nombreuses. Avant tout, j'espère que tu vas bien, c'est là ce que je souhaite surtout. Sache, père, que j'ai reçu les choses que tu m'as envoyées par l'intermédiaire de ... le vétéran, et par celui de Nemesianus ... ainsi que le petit manteau, et je te remercie de m'en avoir jugé digne et de m'avoir ôté tout souci. Je t'ai envoyé, père, par l'intermédiaire de Martialis, un ballot bien cousu où tu as un couple de manteaux, un couple de capes, un couple de serviettes de lin, un couple de sacs, et un lit de bois. J'ai acheté celui-ci avec un coussin et un oreiller et pendant que j'étais malade sur la liburne, on me les a volés. Et tu as dans le ballot une cape à une épaisseur, celle-là ma mère te l'a envoyée; et reçois aussi un panier à poulets, où tu as un travail de verre, un couple de phiales quinaires, six couples de vases à boire, deux rouleaux pour l'école, et, dans le rouleau, de l'encre, cinq calames et vingt pains d'Alexandrie. Je te demande, père, de t'en contenter. Si je n'avais pas été malade, j'espérais t'en envoyer davantage, et je l'espère encore, si je vis. Je te demande, père, si tu es d'accord, de m'envoyer des chaussures de cuir montantes et une paire de brodequins de feutre. Les chaussures boutonnées, çà ne sert à rien, je les mets deux fois par mois. Et, s'il te plaît, envoie-moi une hache, celle que tu m'avais envoyée, l'*optio* me l'a prise, mais je lui sais gré de m'avoir donné ... Et je te prie et te demande, père, de m'écrire tout de suite pour me dire que ta santé est bonne et que tu vas bien. Je me fais du souci à la maison si tu ne réponds pas. Et si dieu le veut, j'espère vivre sans faire de dépenses et être transféré dans une cohorte, mais ici, sans argent, on ne fait rien et les lettres de recommandation ne valent rien si on ne s'aide pas soi-même. Je te demande, père, de me répondre par retour du courrier. Apprends que Carpus est passé par ici, et on a trouvé Dion à la légion, et j'ai reçu pour lui six deniers. Ma mère, mon père et mes frères te saluent, et sache que tout va bien à la maison. Salue Aphrodisias et Isitychis; salue le centurion Arrius et les siens, et le scribe Saturninus et les siens, le centurion Capiton et les

siens, l'*optio* Cassius et les siens, l'*optio* Turrianus et les siens, Salluste et les siens, le pilote Terentius, Fronton et les siens, Sempronius Hitalicus, Puplicius, Severinus, Marcellus ton collègue et Lucius. Salue Serenus le scribe et les siens; salue tous nos camarades de chambrée. Porte-toi bien. (*in latere*) J'espère que tu iras bien longtemps, en pleine félicité et à tout jamais. Porte-toi bien. Remettre à Claudius Tiberianus son père, de la part de Claudius Terentianus, son fils.

P. Mich. VIII, 490 : Apolinaris à Taeso, sa mère, salutations nombreuses. Avant tout sois forte, en excellente santé, et je m'agenouille devant tous les dieux pour qu'il en soit ainsi. Ayant trouvé un homme de Cyrène qui allait de ton côté, j'ai trouvé nécessaire de te donner des nouvelles de ma santé. Et toi, fais-moi bien vite savoir que tout va bien pour toi ainsi que pour mes frères et sœurs. Je t'écris de Portus, car je ne suis pas encore allé à Rome et je n'ai pas encore reçu mon poste. Quand je l'aurai reçu, et que je saurai dans quelle centurie je vais, je t'avertis sussitôt; toi, ne tarde pas à m'écrire sur ta santé, et celle de mes frères et sœurs. Si tu ne trouves pas quelqu'un qui vient de mon côté, écris à Socrate, il me fera parvenir la lettre. Je salue vivement mes frères et sœurs, Apolinaris et ses enfants, Calalas et ses enfants et tous ceux qui t'aiment. Asclepiades te salue. Porte-toi et sois en bonne santé; je suis arrivé au Portus le 25 Pachon (*2e main*) Sache que j'ai été assigné à Misène. Je l'ai su après.

Remis à Taesis, à Karanis, de la part d'Apolinaris, son fils.

(*Dans une autre lettre, P. Mich.* VIII, 491, 1.7, *Apolinaris indique qu'il ne sait dans quelle centurie il est affecté*).

BGU 423 : Apion à Epimache, son père et seigneur, ses salutations. Avant tout, je prie que tu sois en bonne santé, toujours en pleine forme, et que tu prospères, avec ma sœur, sa fille, et mon frère. Je remercie le seigneur Sérapis de m'avoir tout de suite sauvé du danger en mer. Lorsque je suis arrivé à Misène, j'ai reçu mon viatique, trois pièces d'or de César, et tout va bien.

Je te demande donc, mon seigneur et père, de m'écrire une petite lettre, d'abord sur ta santé, ensuite sur celle de mon frère et de ma sœur, et en troisième lieu, afin que je puisse te baiser la main pour m'avoir bien élevé, et, à cause de cela, j'espère rapidement arriver loin, si les dieux le veulent. Fais de nombreuses salutations à Capito, à mes frère et sœur, à Serenilla, à mes amis. Je t'envoie par Euktemon un petit voile de lin avec mon portrait. Je m'appelle Antonius Maximus.

Je prie que tu sois en excellente santé. Centurie Athénonikè. (*in latere*) Serenus, fils d'Agathus Daemon, et . . . fils de . . ., et Turbo, fils de Gallonius et . . . te saluent.

GLOSSAIRE DES TERMES TECHNIQUES

Bau : Pièce de bois qui traverse le navire d'un flanc à l'autre pour affermir les bordages.

Bordé/bordage : Ensemble des virures, qui constituent le revêtement externe de la carène.

Clin (bordage à) : bordage formé de virures qui se recouvrent les unes les autres à la façon d'un toit d'ardoise.

Couple : Longues pièces de construction à deux branches courbes et symétriques par rapport au plan longitudinal du navire, attachées à la quille, soutenant le bordé. Chaque couple est composé de deux ensembles de pièces de bois accolées, les varangues et les allonges.

Enture : Assemblage par entaille.

Epontilles : Pièce de bois placée verticalement sous les baux pour les soutenir.

Epotides : Renforts saillants à la proue du navire, perpendiculairement à l'axe du bateau. Le mot ne s'emploie qu'à propos des galères antiques.

Franc-bord (assemblage à) : Assemblage bord à bord des virures (par opposition au bordage à clin).

Galbord : Bordage extérieur, qui se place sur les varangues de fond, et s'emboite dans la rainure, appelée râblure, qui existe de chaque côté de la quille.

Préceinte : Renfort externe de la coque, en bois ou en cordage, dans le sens longitudinal.

Vaigre : Bordage servant à revêtir la muraille d'un bâtiment, du côté intérieur des couples.

Varangue : Pièce de construction fixée sur la quille d'un bâtiment, perpendiculairement à cette quille. L'ensemble des varangues constitue la partie inférieure de la carcasse d'un bâtiment.

Virure : File de bordage de la carène.

ABRÉVIATIONS UTILISÉES

AE : L'Année épigraphique, Paris, 1888.

Althiburus : P.-M. Duval, *La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus, MEFR*, 61, 1949, p. 119-149.

CIL : Corpus inscriptionum latinarum, 16 tomes, Berlin, 1862-1955.

CIG : Corpus inscriptionum Graecarum, Berlin, 1828-1859.

Convegno Classe 1961 : Studi storici, topografici ed archeologici sul portus Augusti di Ravenna, e sul territorio classicano, Faenza, 1961.

Convegno Classe 1967 : Atti del Convegno internazionale di studi sulle antichità di Classe, Ravenne, 1967.

Courtois : Ch. Courtois, *Les politiques navales de l'Empire romain, Revue historique*, 1939, p. 17-47 et 225-259.

Dessau : Inscriptiones latinae selectae, ed. Hermannus Dessau, Berlin, 1892-1916.

Devijver = M. Devijver, *Prosopographia militiarum equestrium quae fuerunt ab Augusto ad Gallienum*, Louvain, 1976.

EE : Ephemeris Epigraphica, 1873-1913.

Frost : H. Frost et div. *Lilybaeum, NSA* supp. au vol. XXX, 1976.

GOS : J. S. Morrison, R. T. Williams, *Greek oared ships*, Cambridge, 1968.

IG : Inscriptiones Graecae, Berlin, 1873.

IGRR : R. Cagnat, *Inscriptiones graecae ad res romanas pertinentes*, Paris, 1911-1927.

Kienast : D. Kienast, *Untersuchungen zu den Kriegsflotten der römischen Kaiserzeit*, Bonn, 1966.

Xe Limeskongress : Studien zu den militärgrenzen Roms II, Vorträge des 10. internationalen Limeskongresses in der Germania Inferior, ed D. Haupt et H.-G. Horn, *BJ*. Beih. XXXVIII.

MM : The Mariner's Mirror.

Naumachica : A. Dain, *Naumachica*, Paris, 1943.

Orange : R. Amy, P.-M. Duval, J. Formigé, J.-J. Hatt, Ch. et G. Picard, A. Piganiol, *L'arc d'Orange, Gallia* supp. XV, Paris, 1962.

Pflaum, *Carrières* : H.-G. Pflaum, *Les carrières procuratoriennes équestres sous le Haut-Empire romain*, Paris, 1960-1961. Supplément, 1982.

RE : Realencyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft, Berlin, 1894.

Rougé : J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée*, Paris, 1966.

Roxan = M. Roxan, *Roman military diplomas*, 1954-1977, Londres, 1978.

SSAW : L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton, 1971.

Starr : C. G. Starr, *The Roman imperial navy, 31 BC-AD 324*, Cambridge, 1941.

Torr : C. Torr, *Ancient ships*, Cambridge, 1895.

BIBLIOGRAPHIE

On n'a pas jugé utile de rappeler ici tous les titres cités dans le corps de l'ouvrage. On a éliminé notamment tous les titres d'histoire générale qui n'ont pas de rapport direct avec la marine militaire, ou les études spécialisées sur l'armée romaine et les frontières. La bibliographie qu'on va lire est donc sélective et ordonnée, afin d'orienter de futures recherches sur la marine impériale. On trouvera dans l'ordre :

f – Flotte de Mésie
g – Flotte du Pont
h – Flotte de Syrie
i – Flotte d'Egypte
j – Flotte d'Afrique

VI – L'administration de la marine

a – le statut des marins
b – le recrutement et l'origine ethnique
c – les officiers

N.B. : sauf indications contraire, les abréviations utilisécs dans lc corps dc l'ouvrage sont celles de l'*Année Philologique*. La bibliographie est à jour à la fin février 1983.

I – Sources

a) *Epigraphiques.*

Voir la liste des abréviations, sv. *AE, CIG, CIL, Dessau, EE, IG, IGRR.*
B. Latyschev, *Inscriptiones antiquae orae septentrionalis Ponti Euxyni Graecae et Latinae*, I, Hildesheim 1965², II-IV, Petropolis, 1901.

b) *Littéraires.*

On n'a pas cité systématiquement les éditions dans le corps de l'ouvrage. Sauf indication contraire, on a utilisé l'édition G. Budé, *Les belles Lettres*, Paris, ou, à défaut, l'édition britannique *Loeb*.
Les textes byzantins sont cités dans le *Corpus de Bonn* (*Corpus Scriptorum Historiae Byzantinae*, Bonn, 1828 sqq.) sauf Procope (édition *Loeb*).
Voir la liste des abréviations, s.v. *Naumachica*.

c) *Papyrologiques.*

Les abréviations utilisées sont les abréviations papyrologiques usuelles. Pour le détail des passages cités, on se reportera à l'*index*.

d) *Juridiques et administratives.*

Code Justinien, éd. P. Krüger, Weidmann, 1959¹².
Code Théodosien, éd. Th. Mommsen et P. Meyer, Berlin, 1905.
Notitia Dignitatum, éd. O. Seeck, Berlin, 1876.

e) *Commentaires sur les sources.*

F. Lammert, *Die älteste erhaltene Schrift über Seetaktik und ihre Beziehung zum Anonymus Byzantinus des 6. Jahrhunderts, zu Vegetius und zu Aineias' Strategika, Klio*, 1940, p. 271-288.

E. Sander, *Die Quellen des Buches IV, 31-46 der Epitoma des Vegetius, Rheinisches Museum*, 99, 1956, p. 153-172.
D. Schenk, *Flavius Vegetius Renatus, Die Quellen der Epitoma Rei militaris, Klio*, Beiheft, 22, Leipzig, 1930.

II – Ouvrages d'intérêt général

a) *Sur la marine antique* (les bateaux de commerce et de guerre, la navigation).

R. C. Anderson, *Oared fighting ships*, Londres, 1962.
E. Assmann, *«Seewesen», in Denkmäler des klassischen Altertums*, III, p. 1608.
L. Basch, *Ancient wrecks and the archaeology of ships, IJNA*, I, 1972, p. 1-58.
L. Basch, *A propos de la navigation de nuit dans l'Antiquité, Archeologia*, 1974, p. 79-81.
A. L. Ben Eli, *Ships and parts of ships on ancient coins*, Haifa national maritime museum foundation, 1975.
W. Boecking, *Schiffbau Mittelmeerischer Prägung am Rhein, AW*, XI, 1980 p. 15-20.
L. Breglia, *Le antiche rotte del Mediterraneo*, Rome, 1966.
W. Carlton, *Ancient warships, Journal of the society of ancient numismatics*, IV, 1972-1973, p. 12-24.
L. Casson, *Speed under sail of ancient ships, TAPA*, 82, 1951, p. 136-148.
L. Casson, *SSAW* (voir la liste des abréviations) (cet ouvrage est fondamental).
P.-M. Duval, *Du navire grec au navire romain, Mélanges offerts à Ch. Picard, R. A.*, 1948, p. 338-351.
P.-M. Duval in R. Amy, P.-M. Duval, J. Formigé, J.-J. Hatt, Ch. et G. Picard, A. Piganiol, *L'arc d'Orange, Gallia* supp. XV, Paris, 1962, p. 94-106.
V. Foley and W. Soedel, *Ancient oared ships, Sci. am.* 244, 1981, p. 148-163.
L. Foucher, *Navires et barques figurés sur des mosaïques découvertes à Sousse et aux environs, Notes et documents*, XV, Tunis, 1957.
H. C. Freiesleben, *Geschichte der Navigation*, Wiesbaden, 1976.
P. A. Gianfrotta, P. Pomey, *Archeologia subacquea*, Milan, 1981.
P. Gille, *Les navires à rames de l'Antiquité : Trières grecques et liburnes romaines, JS*, 1965, I, p. 36-71.
A. Göttlicher, *Materialen für ein Corpus der Schiffsmodelle im Altertum*, Mainz, 1978.
A. Göttlicher, *Römische Kriegs-und Handelschiffe, Anthropos*, LXXIII, 1978, p. 917-918.
B. Graser, *Die Gemmen des königlichen Museums zu Berlin mit Darstellungen antiker Schiffe*, Berlin, 1867.
Guilleux de La Roerie, *Les transformations du gouvernail, Annales d'histoire économique et sociale*, 1935, p. 564-583.
J. Hansen, *Schiffbau in der Antike. Beiträge zur Geschichte des Schiffbaus; Konstruktion und Festigkeit der Schiffe in der Antike*, Herford, 1979.
J. Humphreys, *Artist' mistakes, IJNA*, 1978, p. 78-79.
A. Jal, *Glossaire nautique*, Paris, 1848.
A. Köster, *Das antike Seewesen*, Berlin, 1923.
W. Kroll, *Schiffahrt, RE* 2A, 1921, p. 408-419.
J. Kromayer, G. Veith, *Heerwesen und Kriegsführung der Griechen und Römer*, Munich, 1928.

J. Laporte, *Mare clausum dans Fortunat, REL*, XXXI, 1953, p. 110-111.
Lefebvre des Noëttes (Cdt), *De la marine antique à la marine moderne. La révolution du gouvernail*, Paris, 1935.
F. Maroi, *Roma antica sul mare attraverso le epigrafi e le arti figurative, Rivista del diritto di navigazione*, VII, 1941, p. 361-372.
F. Miltner, *Seekrieg, RE* supp. 5, 1931, col. 864-905.
F. Miltner, *Seewesen, RE* supp. 5, 1931, col. 906-962.
F. Moll, *Das Schiff in der bildenden Kunst*, Bonn, 1929.
R. B. Nelson, *Warfleets of Antiquity*, Games, 1973.
G. A. Rost, *Vom Seewesen und Seehandel in der Antike. Eine Studie aus maritim-militärischer Sicht*, Amsterdam, 1968.
J. Rouch, *La Méditerranée*, Paris, 1946.
J. Rougé, *La navigation hivernale sous l'Empire romain, REA*, LIV, 1952, p. 316-325.
J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, 1966.
E. de Saint-Denis, *Le vocabulaire des manœuvres nautiques en latin*, Mâcon, 1935.
E. de Saint-Denis, *La vitesse des navires anciens, RA*, XVIII, p. 121-138.
E. de Saint-Denis, *Le rôle de la mer dans la poésie latine*, Lyon, 1953.
C. Starr, *The ancient warship, CPh*, XXXV, 1940, p. 353-374.
A. Tchernia, P. Pomey, A. Hesnard, *L'épave romaine de la Madrague de Giens, Gallia, supp.* XXXIV, 1978.
C. Torr, *Navis*, in Ch. Daremberg, E. Saglio, F. Pottier, *DAGR*, IV, 1904, p. 24-40.
C. Torr, *Ancient Ships*, Chicago, 1964.
G. Ucelli, *Le navi di Nemi*, Rome, 1940.
H. Viereck, *Die römische Flotte, Classis Romana*, Herford, 1975.

b) *Sur la marine militaire grecque, hellénistique et phénico-punique.*

L. Basch, *Phœnician oared ships, MM*, 55, 1969, p. 139-162 et 227-245.
A. Cartault, *La trière athénienne*, Paris, 1881.
L. Casson, *The super-galleys of the hellenistic age, MM*, 55, 1969 p. 185-193.
M. Dolley, *A neglected medieval sidelight on the Greek trireme, CQ*, 21, 1971 p. 285-287.
F. H. van Doorninck, *Protogeometric longships and the introduction of the ram, IJNA*, II, 1982, p. 277-286.
V. Foley, W. Soedel, J. Doyle, *A trireme displacement estimate, IJNA*, II, 1982, p. 305-318.
A. W. Gomme, *A forgotten factor of Greek naval strategy, JHS*, 53, 1933, p. 16-24.
J. S. Morrison, *The Greek trireme, MM*, 1941, p. 14-44.
J. S. Morrison, *Notes on certain Greek nautical terms and on three passages in IG II² 1632, CQ*, 41, 1947 p. 122-135.
J. S. Morrison, R. T. Williams, *GOS* (voir les abréviations).
J. S. Morrison, *Greek naval tactics in the 5th century BC, IJNA*, 3, 1974, p. 21-26.
R. Rebuffat, *Une bataille navale au VIIIe siècle, Semitica*, XXVI, 1976, p. 71-79.
M. Segrè, *Dedica votiva dell'equipaggio di una nave rodia, Clara Rhodos*, VIII, 1936, p. 228-244.
A. W. Sleeswyck, *A new reconstruction of the Attic trieres and bireme, IJNA*, 11, 1982, p. 35-46.

A. W. Sleeswyck, *The prow of the Nike of Samothrace reconsidered, IJNA*, 11, 1982, p. 233-243.
J. Taillardat, *La trière athénienne et la guerre sur mer aux Ve et IVe siècle*, in J.-P. Brisson, *Problèmes de la guerre en Grèce ancienne*, Paris, 1968, p. 183-205.
W. Tarn, *The Greek warships, JHS*, 1905, p. 137-156.
W. Tarn, *Hellenistic military and naval development*, Cambridge, 1930.
J. Vars, *L'art nautique dans l'Antiquité et spécialement en Grèce, d'après A. Breusing, Die nautik der Alten*, Paris, 1887.

N.B.: cette liste n'est évidemment pas limitative et on se reportera aussi aux ouvrages cités dans le paragraphe précédent. Voir aussi *infra* III.

c) *Sur la marine militaire romaine d'époque républicaine.*

F. Adcock, *The Roman art of war under the Republic, Martin classical lectures*, VIII, Cambridge, 1940.
F. W. Clark, *The influence of sea-power on the history of the Roman Republic*, Measha, 1915.
P. Couissin, *Les institutions militaires et navales*, Paris, 1931.
O. Fiebiger, *Classis, RE*, 3, 1899, col. 2632-2649.
J. Harmand, *L'armée et le soldat à Rome de 107 à 50 avant notre ère*, Paris, 1967, p. 213-232.
A. Héron de Villefosse, *Classis*, in Ch. Daremberg, E. Saglio, F. Pottier, *DAGR*, I, 1887, p. 1225-1236.
P. Jal, *La flotte de César*, Paris, 1861.
J. Kromayer, *Die Entwicklung der römischen Flotte vom Seeraüberkriege des Pompeius bis zum Schlacht von Actium, Philologus*, 56, 1878, p. 426-491.
W. L. Rodgers, *Greek and Roman naval warfare, US naval Institute*, 1937.
J.-M. Roddaz, *Marcus Agrippa*, Rome, 1984.
L. Stella, *Italia antica sul mare*, Milan, 1930.
W. Tarn, *The Roman navy*, in J. Sandys, *A Companion to Latin study*, Cambridge 1910, p. 490-501.
J. H. Thiel, *Studies on the history of Roman seapower in Republican times*, Amsterdam, 1946.
J. H. Thiel, *A history of Roman seapower before the second Punic war*, Amsterdam, 1954.

d) *Sur la marine militaire de l'Empire.*

D. van Berchem, *Eburudunum-Yverdon, station d'une flottille militaire au Bas-Empire, Revue d'histoire Suisse*, XVII, 1937, p. 86-95.
C. de la Berge, *Etude sur l'organisation des flottes romaines, Bulletin épigraphique*, 6, 1886, p. 3-17, 53-68, 101-116, 153-167, 205-231.
M. Bollini, *Antichità Classiarie*, Ravenne, 1968.
Ch. Courtois, *Courtois* (Voir la liste des abréviations).
E. Ferrero, *L'ordinamento delle armate romane*, Turin, 1878.
E. Ferrero, *Iscrizioni e ricerche nuove intorno all'ordinamento delle armate dell'Impero Romano*, Turin, 1884.

E. Ferrero, *Nuove iscrizioni ed osservazioni intorno all'ordinamento delle armate dell'Impero romano, Memorie della reale accademia delle scienze di Torino*, 2e ser. 49, 1899, p. 165-333.
E. Ferrero, *Classis*, in De Ruggiero, *Dizionario Epigrafico*, II, I p. 271-80.
O. Fiebiger, *De Classium Italicarum historia et institutis quaestiones selectae*, Diss. Leipzig, 1894, *Leipziger Studien*, 15, 1894, p. 277-461.
G. Gigli, *La flotta e la diffesa del basso Impero, Memorie della accademia nazionale dei Lincei*, 8e ser. I, 1948, p. 3-43.
R. Grosse, *Römische Militärgeschichte von Gallienus bis zum Beginn der byzantinischen Themenverfassung*, Berlin, 1920, p. 70-80.
J. Keil, *Ephesos und der Etappendienst der Nord-und Ostfront des Imperium Romanum, JöAI, Archäologischer Anzeiger*, 1955, p. 159-170.
D. Kienast, *Kienast* (cf. la liste des abréviations).
P. R. V. Marsden, *Warships on Roman coins, MM*, 1964, p. 260.
D. Schotter, *Numeri barcariorum. A note on RIB 601, Britannia*, 4, 1973, p. 206-209.
C. G. Starr, *Starr* (voir la liste des abréviations).
C. G. Starr, *Naval activities in Greek imperial issues, Schweizerische Numismatische Rundschau*, 46, 1967, p. 51-57.
G. Webster, *The Roman Imperial army of the first and second century AD*, Londres, 1969, p. 155-145.
L. Wickert, *Die Flotte der römischen Kaiserzeit, Würzburger Jahrbücher*, 4, 1949-50, p. 100-125.

e) *Sur la marine vandale et byzantine* (sur la marine byzantine, la liste ne comprend que les ouvrages qui concernent la marine militaire de la haute époque). Pour plus de détails, voir l'ouvrage d'H. Ahrweiler, *infra*).

H. Ahrweiler, *Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VIIIe-XVe siècles*, Paris, 1966.
H. Ahrweiler, *La frontière et les frontières de Byzance, Actes du XIVe Congrès international d'études byzantines*, Bucarest, 1971 (1974), I, p. 221.
J. Bury, *The naval policy of the Roman Empire in relation to the western Provinces from the VIIth to the IXth century, Centenario della nascita di Michele Amari*, Palerme, 1910, p. 21-31.
C. Courtois, *Les Vandales et l'Afrique*, Paris, 1955.
E. Eickhoff, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland*, Berlin, 1966.
R. H. Dolley, *The warships of the later Roman Empire, JRS*, 38, 1948, p. 47-53.
R. H. Dolley, *Naval tactics in the Heyday of the Byzantine Thalassocracy, Atti del 8e Congresso internazionale di Studi Bizantini in Palermo*, 1951 p. 324-339.
F. H. van Doorninck, *The navy of Constantinople, Natural History*, 81, 1972, p. 54-63.
J. Le Gall, *L'itinéraire de Genséric, Revue de Philologie historique et d'histoire ancienne*, 1936, p. 268-273.
A.R. Lewis, *Naval power and trade in the Mediterranean, AD 500-1000*, Princeton, 1951.
F. Morales Belda, *La marina vandala. Los Asdingos en España*, Barcelone, 1969.
H. von Waldeyer Hartz, *Die Seeherrschaft der Wandalen im Mittelmeer, Marine Rundschau*, 1937, p. 137-147.

III – L'ARCHITECTURE DES BATEAUX MILITAIRES (voir aussi *supra* chapitre II)

a) *Les coques* (bateaux grecs, puniques et Romains).

L. Basch, *Eléments d'architecture navale dans les lettres grecques, AC*, XLVIII, 1978, p. 5-36.
L. Basch, *The metal sheathing of Roman warships, MM*, 65, 1979, p. 29-35 et 66, 1980, p. 29-30.
L. Basch, *Carthage and Rome : tenons and mortises, MM*, 67, 1981, p. 245-250.
L. Casson, *Ancient shipbuilding : new light on an old source, American Philological association*, XCIV, 1963, p. 28-33.
L. Casson, *Odysseus' boat, AJPh*, 85, 1964, p. 61-4.
L. Casson, *More evidence for lead sheathing on Roman craft, MM*, 64, 1978, p. 139-142.
C. Dubois, *Remarques sur les quilles des navires romains, RAN*, 9, 1976, p. 155-175.
H. Frost, *Notes sur l'arrière d'un navire punique, Cahiers d'archéologie subaquatique*, II, 1973, p. 97-105.
H. Frost, *The Punic ship Museum, Marsala. Its presentation and some structural observations, MM*, 67, 1981, p. 65-75.
H. Frost et auteurs div., *Lilybaeum, NSA*, supp. au vol. XXX, 1976.
P. Pomey, *L'architecture navale et les fouilles sous-marine. Recherches d'archéologie celtique et gallo-romaine, publiées par P.-M. Duval*, Paris, Genève, 1973, p. 37-51.
P. Pomey, *Plaute et Ovide, architectes navals, MEFRA* 85, 1973, p. 483-515.
F. Salviat, *Sources littéraires et construction navale antique, Archaeonautica*, 2, 1978, p. 253-264.

b) *Décoration ; accastillage ; appareil de gouverne.*

L. Th. Lehmann, *The mystery of the Graeco-Roman steering oar, IJNA*, 7, 1978, p. 95-99.
A. Merlin et L. Poinssot, *Epotides de bronze trouvées en mer près de Mahdia, Ve Congrès international d'archéologie classique*, Alger, 1934, p. 227-241.
M. Perrone Mercanti, *Ancorae antiquae*, Rome, 1979.
J. N. Svoronos, *Stylides, ancres, hierae, aphlasta, stoloi, akrostolia, embola, prœmbola et totems marins, Journal international d'archéologie numismatique*, XVI, 1914, p. 81-152.
J. Thurneyssen, *Another view of the ancient rudder, IJNA*, 9 1980, p. 3-6.

c) *Les rames.*

Voir tout particulièrement *SSAW, GOS* et les ouvrages sur la marine grecque cités dans le chapitre II de la bibliographie.

L. Basch, *A note on outriggers and galleys maioris and minoris formae, MM*, 66, 1980, p. 359-366.
J. S. Morrison, *Rowing the trireme, MM*, 64, 1978, p. 203-208.
J. S. Morrison, *A note on Mr. Lucien Basch's Phoenician and Roman triremes, MM*, 66, 1980, p. 66-67.

M. Reddé, *Galères à quatre, cinq, six rangs de rames dans l'Antiquité. A propos d'un passage de Lucain (Pharsale, III, 529-37), MEFRA*, 92, 1980, p. 1027-37.
A. F. Tilley, *Rowing the trireme : a practical experiment in seamanship, MM*, 62, 1976, p. 357-369.

d) *Les voiles.*

Voir *GOS, SSAW*, et les ouvrages cités dans le chapitre II, *supra*.
L. Casson, *Studies in ancient sails and rigging. Essays in honour of C. Bradford Welles, American studies in papyrology*, I, New Haven, 1966, p. 43-58.
S. Mohler, *Sails and oars in the Aeneid, TAPA*, 79, 1948, p. 46-62.

e) *L'armement.*

L. Basch, H. Frost, *Another Punic wreck in Sicily; its ram, IJNA*, 4, 1975, p. 201-228.
A. Dain, *Appellations grecques du feu grégeois, Mélanges Ernout*, Paris, 1940 p. 121-127.
P.-M. Duval, *Proues de navires de Paris, Gallia*, V, 1947, p. 123-142.
A. Göttlicher, *Naves longae. Bau, Bewaffnung und Einsatz römischer Kriegsschiffe, Antike Welt*, 7, 1976, p. 49-55.
J. Haldon et M. Byrne, *A possible solution to the problem of the Greek fire, BZ*, LXX, 1977, p. 91-99.
E. W. Marsden, *Greek and Roman artillery, Tecnical treatises*, Oxford, 1970.
E. W. Marsden, *Greek and Roman artillery, Historical Development*, Oxford, 1969.
J. R. Partington, *A history of Greek fire and gunpowder*, Cambridge, 1960.
C. Pietrangeli, *Frammento di trabeazione romana nel cimitero dei Gordani, Bullettino della commissione archeologica del Governo di Roma*, LXVIII, 1939 p. 31-36.
E. de Saint-Denis, *Sur un vers obscur de Virgile (Aen. 8, 693), REL*, 56, 1978, p. 216-225.
H. Seyrig, *Antiquités de Beth-Maré, Syria*, 28, 1951, p. 100-101.
H. Wallinga, *The boarding bridge of the Romans*, Groningen, 1966.
H. Werner, *Schiffe auf Münzen. Schiffswaffen der Antike. Türme und ihr Einsatz, Das Logbuch*, 13, 1977, p. 123-131.

f) Les types de bateaux.

L. Basch, *A model of ancient warship in the Louvre, MM*, 52, 1966, p. 115.
L. Basch, *Un modèle de navire romain au musée de Sparte, AC*, 1968, p. 136-171.
Ch. Blinkenberg, *Triemiolia*, Copenhague, 1938.
L. Casson, *Hemiolia and triemiolia, JHS*, 1958, p. 14-18.
M.-D. De Weerd, *Römerzeitliche Transportschiffe und Einbäume aus Nigrum Pullum/Zwammerdam (Z-H), X. Limeskongress*, Cologne, 1977, p. 187-198.
P.-M. Duval, *Althiburus* (voir la liste des abréviations).
D. Ellmers, *Rheinschiffe des Römerzeit, Beiträge zur Rheinkunde*, 25, 1973, p. 25-41.
A. Lia Ermeti, *Il rilievo navale di Lindos. Definizione di hemiolia e triemiolia, Rendiconti dell'accademia nazionale dei Lincei*, XXXIII, 1978, p. 175-197.

A. Lia Ermeti, *Il monumento navale sull'agora di Cirene, Monografie di archeologia libica*, 15, 1981.
P. Gauckler, *Un catalogue de la batellerie gréco-romaine, La mosaïque d'Althiburus, Monuments Piot*, XII, 1905.
F. Hiller, M. Krispè, *Hellenoromaïka ploia, Laographia*, 1923, p. 56-60.
F. Miltner, *Das praenestische Biremenrelief, JöAI*, 24 1929, p. 88-111.
J. Morrison, *The Greek trireme, MM*, 1941, p. 14-44.
J. S. Morrison, *Hemiolia. Triemiolia, IJNA*, 9, 1980, p. 121-126.
S. Panciera, *Liburna, Epigraphica*, 18, 1956, p. 130-156.
T. et I. Pekary, E. Schwertheim, *Kataphractos und Zweireiher. Zu einer Stele mit Schiffsdarstellung aus Mysien, Boreas*, II, 1979, p. 76-86.
L. Robert, *Triemiolies athéniennes, RPh*. 70, 1944, p. 11-17.
E. de Saint-Denis, *Saint-Denis* (voir la liste des abréviations).

IV – Les infrastructures a terre

On n'a pas répété ici la liste des différents ports militaires de l'Empire romain, avec leur bibliographie. On se reportera pour ce sujet aux notes du texte, seconde partie. Seuls sont cités ici des ouvrages d'intérêt général.

a) *Les ports* (ouvrages généraux).

H. Ahrweiler, *L'escale dans le monde byzantin. Les grandes escales. Recueil de la société J. Bodin*, XXXIV, 1974, p. 161-178.
H. Ahrweiler, *Les ports byzantins, Settimane di studio del centro italiano di studio sull'alto Medioevo, XXV, La navigazione Mediterranea nell'alto Medioevo*, Spolète, 1978, p. 259-297.
D. J. Blackman, *Ancient harbours in the Mediterranean, IJNA*, II, 1982, p. 79-104 et 185-212.
F. Coarelli, *Navalia, Tarentum e la topografia del Campo Marzo meridionale, Quaderni dell'Istituto di topografia antica dell'Università di Roma*, VI, 1960, p. 27-37.
J. Gilissen, *Une typologie des escales; histoire des grandes escales vue sous l'angle institutionnel, Les grandes escales, Recueil de la société J. Bodin*, XXXIV, 1974, p. 681-732.
G. W. Houston, *The administration of Italian seaports during the first three centuries of the Roman Empire, The seaborne commerce of ancient Rome, studies in archaeology and history, MAAR*, XXXVI, 1980, p. 157-171.
H. Kähler, G. Guidi, *Arsenale, EAA, I*, Rome, 1958 .
K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres, Klio, Beih*. 14, Leipzig, 1923.
R. Lugand, *Note sur l'itinéraire maritime de Rome à Arles, MEFR*, 1926, p. 124-139.
Ch. Picard, *Pouzzoles et le paysage portuaire, Latomus*, XVIII, 1959, p. 23-51.
M. Reddé, *La représentation des phares à l'époque romaine, MEFRA*, 1979, p. 845-872.
J. Rougé, *Ports et escales dans l'Empire tardif, Settimane di Studio del centro italiano di studio sull'alto Medioevo, XXV, La navigazione mediterranea nell'alto Medioevo*, Spolète, 1978, p. 67-128.

G. Schmiedt, *I porti italiani nell'alto Medioevo, Settimane di studio del centro italiano di studio sull'alto Medioevo, XXV, La navigazione mediterranea nell'alto Medioevo,* Spolète, 1978, p. 128-258.
A. Schramm, *Das Molenbau in Vitruvius Architectura, V, 12, 3-7, MDAI,* 1940, p. 46-49.
G. Uggeri, *La terminologia portuale romana e la documentazione dell'Itinerarium Antonini, SFIC,* XL, 1968, p. 225-254.
V. Tourneur, *Les villes amirales de L'Orient Gréco-romain, Revue belge de Numismatique,* 69, 1913, p. 407-424.
P. F. de C. Williams, *Roman harbours, IJNA* 5, 1976, p. 73-79.

b) *La défense côtière.*

G. Barbieri, *Il praefectus orae maritimae, RFIC,* 19, 1941, p. 268-280.
G. Barbieri, *Ancora sul praefectus orae maritimae, RFIC,* 24, 1946, p. 166-171.
J. P. Bushe-Fox, *Some notes on Roman coast defences, JRS,* XXII, 1932, p. 60-72.
A. Dornier, *Was there a coastal limes in western Britain in the fourth century?, Roman frontier studies,* 1967, Tel Aviv, 1971, p. 14-20.
F. Haverfield, *Note on Roman coast defences of Britain, especially in Yorkshire, JRS,* 2, 1912, p. 201.
J. G. C. Hind, *Litus Saxonicum, The meaning of Saxon shore, Roman frontier studies,* 1980, p. 317-324.
D. Hoffmann, *Die Neubesetzung des Grenzschutzes am Rhein, an der Gallischen Atlantikküste und in Britannien unter Valentinian I um 369, VIIIth Congress of Frontier Studies,* Cardiff, 1974, p. 168-173
S. Johnson, *The Roman forts of the Saxon shore,* Londres, 1976.
S. Johnson, *The frontier of the Litus Saxonicum, X. Limeskongress,* Cologne, 1977, p. 13-18.
G. D. B. Jones, *The western extension of Hadrian's wall : Bowness to Cardurnock, Britannia,* 7, 1976, p. 236-43.
V. A. Levkinadze, *The Pontic limes, VDI,* 108, 1969, p.75-95
R. G. Livens, *Litus Hibernicum, Actes du IXe Congrès international d'études sur les Frontières romaines,* 1972, Bucarest-Wien-Cologne, 1974, p. 333-339.
G. Mac Donald, *Die Küstenverteidigung Grossbritanniens gegen das Ende der römischen Herrschaft, 25 Jahre der römisch-germanischen Kommission,* Berlin-Leipzig, 1930, p. 107.
J. Mertens, *Oudenburg et le litus saxonicum, Helinium,* II, 1962, p. 51-62.
J. Mertens, *Une base navale sur la mer du nord, Oudenburg, Archeologia,* 1972, p. 42-46.
T.W. Potter, *The Biglands milefortlet and the Cumberland coast defences, Britannia,* 8, p. 149-183.
T. W. Potter, *The Roman frontier in Cumbria, International frontier studies, BAR,* Int. ser. 71, 1980, p. 195-200.
Ch. G. Starr, *Coastal defence in the Roman world, AJPh,* 64, 1943, p. 56-70.
A. D. White, *Litus Saxonixum, The British Saxon Shore in scholarship and history,* University of Wisconsin, 1961.

c) *Les défenses fluviales.*

D. Boskovič, *Aperçu sommaire sur les recherches archéologiques du limes romain et paléobyzantin des Portes de fer, MEFRA,* 1978, p. 425-439.

S. Soproni, *Der spätrömische Limes zwischen Esztergom und Szentendre*, Budapest, 1978.
A. Mocsy, *Ein spätantiker Festungstyp am linkem Donauufer, VIIIth international Congress of Frontier studies, Cardiff*, 1974, p. 191-196.
A. Mocsy, *Die spätrömische Schiffslände in Contra Florentiam, Folia Archaeologica*, 10, 1958, p. 89.
W. Jorns, *Der spätrömische Burgus Zullestein mit Schiffslände, nördlich von Worms, Actes du IXe Congrès international d'Etudes sur les Frontières romaines*, 1972, Bucarest-Cologne-Vienne, 1974, p. 427-432.

N.B. : les ouvrages cités ci-dessus concernent strictement les problèmes de la marine militaire. Plus généralement, sur la question de l'établissement des frontières le long des fleuves européens, on consultera la bibliographie contenue dans les notes, *passim*.

V – Monographies sur les diverses escadres militaire de l'Empire romain

(Voir aussi *supra* les ouvrages généraux cités dans le chapitre II)

a) *Misène.*

V. Chapot, *La flotte de Misène*, Paris, 1896.
R. Garrucci, *Classis praetoriae Misenensis Piae Vindicis Gordianae Philippianae monumenta quae extant studio collecta et commentariis illustrata*, Naples, 1852.
G. Susini, *Miseno e Ravenna, parallelo critico delle fonti, CCAB*, XIV, Ravenna, 1967, p. 367-379.
G. Vitucci, *Classis Misenatium, Qualche problema storico-antiquario, I Campi Flegrei nell'archeologia e nella Storia*, Rome, 1977, p. 181-189.

b) *Ravenne.*

G. Forni, *Sull'ordinamento ed impiego della flotta di Ravenna, Convegno Classe 1967*, p. 267-282.
G. Jacopi, *La classis Ravennas, Rendiconti delle sedute dell'accademia nazionale dei Lincei*, 8^{e} ser. 6, 1951, p. 532-556.
S. Panciera, *Aquileia, Ravenna e la flotta militare, AAAd*, XIII, *Aquileia e Ravenna*, Udine, 1978, p. 107-134.
G. Susini, *Il mathematicus trierarchi ed alcune osservazioni sulla flotta ravennate in Levante, Studi Romagnoli*, 17, 1967, p. 219-228.

C) *Flotte de Germanie.*

Il n'existe à notre connaissance aucune monographie consacrée exclusivement à la flotte de Germanie. On se reportera aux chapitres relatifs à ce sujet dans les ouvrages généraux cités *supra*. On peut ajouter pour mémoire :

M. Bollini, *Le flotte militari romane sur Reno e nel Mare del Nord, CCAB* 24, 1977, p. 105.
J. Norkus, *Die Flottenlandung des Germanicus im Jahre 16 n.C., Nierdersächsische Jahrbuch*, 1953, p. I-31.

d) *Flotte de Bretagne.*

D. Atkinson, *Classis Britannica, Historical essay in honour of James Tait*, Manchester, 1933, p. I-II.
A.C. Brodribb, *Stamped tiles of the classis Britannica, Sussex archaeological collections*, 107, 1969, p. 102.
G. Brodribb, *Recherches sur les établissements de la flotte de Bretagne, Tuiles estampillées de la classis Britannica, Septentrion*, 3, 1973, p. 50-52.
H. Cleere, *The classis Britannica. The Saxon shore, CBA research report*, Londres, 1977, p. 16-19.
B. W. Cunliffe, *The British fleet, V[th] report on the excavations of the Roman fort at Richborough, Kent, Society of Antiquaries of London*, 1968.
C. E. Dove, *The first British navy, Antiquity*, XLV, 1971, p. 15-20.
J.-Y. Gosselin, Cl. Seillier, *Fouilles de Boulogne-sur-mer, I, Rue de Lille, Septentrion*, 8, 1978, p. 49-75.
E. T.Hamy, *Les sigles figulins de la flotte de Bretagne, Bulletin de la société archéologique de Boulogne*, VII, 1904, p. 531-562.
B. Philp, *The discovery of the Classis Britannica and Saxon shore forts at Dover, an interim report, Kent archaeological review*, 23, 1971, p. 74-86.
N. Reed, *Drusus and the classis Britannica, Historia*, 24, 1975, p. 315-323.
Cl. Seillier, J.-Y. Gosselin, *Nouvelles estampilles de la flotte de Bretagne en provenance de Boulogne-sur-Mer, Revue du Nord*, 51, 1969, p. 363-372.
V. J. Vaillant, *Classis Britannica, Classis Samarica, cohors I Morinorum, Bulletin de la Commission départementale du Pas-de-Calais*, VI, 1888, p. 321-362.

N.B. : Voir aussi la bibliographie sur les défenses côtières, *supra*.

e) *Flotte de Pannonie.*

On verra essentiellement les chapitres consacrés au sujet dans les ouvrages généraux, *supra*.

W. Heyendorff, *Die römische Flotte auf der norischen und oberpannonischen Donau, Unsere Heimat*, 23, 1952, p. 149-157.
A. Mocsy, *Pannonia, RE*, supp. 9, 1962, col. 625.

f) *Flotte de Mésie.*

E. Condurachi, *Classis Flavia Mœsica au I[er] siècle de notre ère, Actes du IX[e] Congrès international d'études sur les frontières romaines*, 1972, Bucarest, Cologne, Vienne, 1974, p. 83-88.

g) *Flotte du Pont.*

Aucune monographie, en raison de l'absence de sources nombreuses, n'a été écrite; on verra les chapitres spécialisés dans les ouvrages généraux.

h) *Flotte de Syrie.*

P. Perdrizet, *Les flottes romaines en Syrie, RA*, 1898, p. 41-49.

H. Seyrig, *Le cimetière des marins de Séleucie de Piérie, Mélanges syriens offerts à Monsieur R. Dussaud*, I, Paris, 1939, p. 451-459.
G. Susini, *La classis siriaca e le flotte provinciali romane, CCAB*, 1976, p. 327-329.
P. Thomsen, *Die römische Flotte in Palästina-Syrien, Zeitschrift des deutschen Palästina Vereins (= Beiträge zur biblischen Landes-un-Altertumskunde*, 68, 1951, p. 73-89).
S. Tolkowsky, *The destruction of the Jewish navy at Jaffa in the year 68 AD, Quarterly statement, PEQ*, 60, 1928, p. 153-163.

i) *Flotte d'Egypte*,

Aucune monographie n'a été écrite. On trouvera quelques renseignements dans :

J. Lesquier, *L'armée romaine d'Egypte d'Auguste à Dioclétien, Le Caire*, 1918 p. 98-101.
J. Schwartz, *Die Potamophylacia, Jahrbücher für klassische Philologie*, 143, 1891, p. 713-716.

j) Flotte d'Afrique.

R. Cagnat, *L'armée romaine d'Afrique*, Paris, 1912[2].
H. Ferrero, *La marine militaire de l'Afrique romaine, BSGAO*, XXI, 1884, p. 157-181.
A. Vescovini, *Le flotte romane in Africa al tempo dell'Impero : la classis nova libyca*, Roma, 1913.

VI – L'ADMINISTRATION DE LA MARINE

a) *Le statut des marins.*

G. Alföldy, Compte-rendu de *Kienast, Gnomon*, 1967, p. 605-607.
G. Boulvert, *Esclaves et affranchis impériaux sous le Haut-Empire romain, Rôle politique et administratif, Napoli*, 1970.
L. Casson, *Galleys slaves, TAPA*, XCVII, 1966 (1967) p. 35-44.
H. Chantraine, *Freigelassene und Sklaven im Dienst der römischen Kaiser. Studien zu ihrer Nomenklatur, Forschungen zur antiken Sklaverei*, I, Wiesbaden, 1967.
H. Chantraine, *Kaiserliche Sklaven im römischen Flottendienst, Chiron*, I, 1971, p. 253-265.
A. Degrassi, Compte-rendu de *Kienast, Athenaeum*, 1968, p. 155-156.
G. Famiglietti, *Gli schiavi nell'esercito romano; principi e realtà, Labeo*, XXV, 1979, p. 298-309.
F. Grosso, *Il diritto latino ai militari in età Flavia, Rivista di cultura classica e medioevale*, 7, 1965, p. 541-560.
Th. Mommsen, *Schweizer Nachstudien, Hermes*, 16, 1881, p. 445-494.
S. Panciera, *Sulla pretesa esclusione di cittadini romani dalle flotte italiche nei primi secoli del Impero, Rendiconti dell'accademia nazionale dei Lincei*, s. 9[a], 8, 1964, p. 316-328.
S. Panciera, *Gli schiavi nelle flotte augustee, Convegno Classe 1967* p. 313-330.

N. Rouland, *Les esclaves romains en temps de guerre, Collection Latomus*, 151, Bruxelles, 1977.
E. Sander, *Zur Rangordnung des römischen Heeres : die Flotten, Historia*, VI 1957, p. 347-367.
G. Susini, *Un catalogo classiario ravennate, Studi Romagnoli*, 19, 1968, p. 291-307.
G. R. Watson, *The pay of the Roman army, The auxiliary forces, Historia*, 8, 1959, p. 372-8.
G. R. Watson, *The Roman soldier*, New York, 1969.
P. R. C. Weaver, *Status nomenclature of imperial slaves, CQ*, XIV, 1964, p. 134-139.
P. R. C. Weaver, *Familia Caesaris. A social study of the Emperor's freedmen and slaves*, Cambridge, 1972.

b) *Le recrutement et l'origine ethnique.*

J. F. Gilliam, *Enrollment in the imperial navy, Eos, Symbolae Raphaeli Taubenschlag dedicatae*, II, t. XLVIII, 1956, p. 207-216.
A. Mocsy, *Pannonici nelle flotte di Ravenna e di Miseno. Convegno Classe 1967*, p. 305-312.
G. Sotgiu, *Sardi nelle legioni romane e nella flotta romana, Athenaeum*, 39, 1961, p. 78-97.
G. Susini, *Indicazioni dell'epigrafia per la storia romana di Classe, Convegno Classe* 1961, p. 33-53.

c) *Les officiers.*

C. Cichorius, *Marineoffiziere Octavians, Römische Studien*, Stuttgart, 1961², p. 257-261.
W. Ensslin, *Praefectus classis, RE*, 22, 1954, col. 1294-1301.
V. Nutton, *The doctors of the Roman navy, Epigraphica*, 32, 1970, p. 66-71.
H.-G. Pflaum, *Les procurateurs équestres sous le Haut-Empire romain*, Paris, 1950.
H. G. Pflaum, *Carrières* (voir la liste des abréviations).

Sur l'ensemble de ces sujets, on consultera en outre *Starr* et *Kienast*.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

INDEX DES SOURCES ANTIQUES

Sources épigraphiques

Sources papyrologiques

Sources littéraires

Sources grecques

Sources latines

SOURCES ADMINISTRATIVES ET JURIDIQUES

INDEX NOMINVM

INDEX GEOGRAPHICVS

NB : pour les noms de port, regarder aussi la table des matières, par zone géographique.

INDEX RERVM

TABLE DES MATIÈRES

TROISIÈME PARTIE

LES MISSIONS

QUATRIÈME PARTIE

LES POLITIQUES NAVALES DE L'EMPIRE ROMAIN